

No. 40150

**Belgium
and
Brunei Darussalam**

Agreement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of His Majesty the Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam on air transport (with annex). Brussels, 18 February 1994

Entry into force: *26 March 2003 by notification, in accordance with article 22*

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

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 21 April 2004*

**Belgique
et
Brunéi Darussalam**

Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de Sa Majesté le Sultan et Yang Di-Pertuan du Brunéi Darussalam relatif au transport aérien (avec annexe). Bruxelles, 18 février 1994

Entrée en vigueur : *26 mars 2003 par notification, conformément à l'article 22*

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

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 21 avril 2004*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

OVEREENKOMST TUSSEN

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIE

EN

DE REGERING VAN ZIJNE MAJESTEIT DE SULTAN EN YANG DI-PERTUAN

VAN BRUNEI DARUSSALAM

INZAKE LUCHTVERVOER

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË,

en

DE REGERING VAN ZIJNE MAJESTEIT DE SULTAN EN YANG DI-PERTUAN
VAN BRUNEI DARUSSALAM,

Partijen zijnde bij het Verdrag inzake de Internationale
Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor on-
dertekening werd opengesteld,

Verlangend een overeenkomst te sluiten tot aanvulling van
genoemd Verdrag, met het doel luchtdiensten in te stellen
tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Geleid door de wens de grootste mate van veiligheid en be-
veiliging wat het internationale luchtvervoer betreft, te
waarborgen,

Zijn overeengekomen als volgt:

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst en tenzij uit de
inhoud anders blijkt hebben de volgende termen de daaraan
hierbij toegekende betekenis:

- a) "verdrag": het Verdrag inzake de Internationale Burger-
luchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor on-
dertekening werd opengesteld; deze term omvat mede alle
krachtens artikel 90 van dat Verdrag aangenomen bijla-
gen en alle wijzigingen van de bijlagen of van het Ver-
drag, aangenomen krachtens de artikelen 90 en 94 daar-
van, mits die bijlagen en wijzigingen door beide
Overeenkomstsluitende Partijen zijn aanvaard of
bekrachtigd;
- b) "Overeenkomst": deze Overeenkomst, haar Bijlage alsmede
elke eventuele wijziging van de Overeenkomst of de Bij-
lage;
- c) "luchtvaartautoriteiten": wat België betreft, het Mi-
nisterie van Verkeer en, wat Brunei Darussalam betreft,
de Minister van Verkeer, of, in beide gevallen, iedere
andere autoriteit of persoon die bevoegd is de functies
te vervullen die thans door genoemde autoriteiten wor-
den vervuld;
- d) "grondgebied", "luchtdienst", "internationale lucht-
dienst", "luchtvaartmaatschappij" en "landing anders
dan voor verkeersdoeleinden": de betekenis die onder-
scheidelijk daaraan is toegekend in de artikelen 2 en
96 van het Verdrag;
- e) "aangewezen luchtvaartmaatschappij": een luchtvaart-
maatschappij die is aangewezen en gemachtigd in over-
eenstemming met de artikelen 3 en 4 van deze Overeen-
komst;

- f) "overeengekomen diensten": geregelde luchtdiensten op de routes omschreven in de Bijlage bij deze Overeenkomst voor het vervoer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd;
- g) "tarieven": de voor het vervoer van passagiers, bagage en vracht te betalen prijzen en de voorwaarden waaronder deze prijzen van toepassing zijn, met inbegrip van de prijzen en voorwaarden voor agentschapsdiensten en andere bijkomende diensten, doch met uitsluiting van de vergoeding en de voorwaarden betreffende het vervoer van post;
- h) "verandering van vliegtuigtype onderweg": de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zulk een wijze dat op een deel van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt;
- i) "boorduitrustingsstukken", "gronduitrusting", "boordproviand" en "reserveonderdelen": de betekenis die onderscheidenlijk daaraan is toegekend in Bijlage 9 van het Verdrag.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationale luchtdiensten door de luchtvaartmaatschappij, aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij:
 - a) het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b) het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
 - c) het recht om op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten, tijdens de exploitatie van de routes omschreven in de Bijlage, van internationaal vervoerde passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.
2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Overeenkomstsluitende Partijen het recht te geven tot het opnemen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van passagiers, vracht en post, vervoerd tegen vergoeding of beloning en bestemd voor een ander punt op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing voor de exploitatie van diensten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage voor die Overeenkomstsluitende Partij omschreven routes.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht in een diplomatieke nota aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij in te trekken en een andere luchtvaartmaatschappij aan te wijzen.

ARTIKEL 4

Vergunning voor de exploitatie van diensten

1. Na ontvangst van een kennisgeving van aanwijzing door een der Overeenkomstsluitende Partijen ingevolge artikel 3 van deze Overeenkomst, verlenen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, in overeenstemming met haar wetten en voorschriften, onverwijld aan de aldus aangewezen luchtvaartmaatschappij de vereiste vergunningen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten waarvoor de luchtvaartmaatschappij is aangewezen.
2. Na ontvangst van deze vergunningen kan de luchtvaartmaatschappij op ieder tijdstip een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij de van toepassing zijnde bepalingen van deze Overeenkomst in acht neemt en tarieven vastgesteld zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 13 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 5

Intrekking of oorschorting van een vergunning
tot exploitatie van diensten

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen betreffende een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, in te trekken, op te schorten of hieraan tijdelijk of blijvend voorwaarden te verbinden:
 - a) indien een zodanige luchtvaartmaatschappij, met betrekking tot de exploitatie van internationale luchtdiensten, niet kan aantonen dat zij in staat is te voldoen aan de voorwaarden gesteld in de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;
 - b) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de diensten te exploiteren in overeenstemming met de in deze Overeenkomst opgenomen voorwaarden;
 - c) indien de luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;
 - d) indien niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst, of bij haar onderdanen.
2. De in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten worden slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is tén einde inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen.

ARTIKEL 6

Toepassing van wetten en voorschriften

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot, het verblijf binnen of het vertrek uit haar grondgebied van de voor een internationale luchtdienst gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd bij het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij.
2. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij betreffende binnenkomst, in- en uitklaring, doorreis, immigratie, paspoorten, douane, deviezen, sanitaire formaliteiten en quarantaine dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij en door of vanwege haar bemanningen en passagiers, alsook met betrekking tot vracht en post te worden nageleefd bij de doorreis over, het binnenkomen in of het verlaten van en gedurende het verblijf binnen het grondgebied van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

Passagiers op doorreis over het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen worden ten hoogste onderworpen aan een vereenvoudigde controle.

3. Geen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mag, bij de toepassing van haar in de eerste twee leden van dit artikel bedoelde voorschriften of bij het gebruik van de onder haar toezicht staande luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen, haar eigen of enige andere luchtvaartmaatschappij bevoordelen ten opzichte van een luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die gelijkwaardige internationale diensten uitvoert.

ARTIKEL 7

Bewijzen en vergunningen

1. Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die zijn uitgereikt of geldig verklaard door de éne Overeenkomstsluitende Partij en die nog van kracht zijn, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de in de Bijlage omschreven routes, mits zodanige bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen.

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

2. Indien de in het eerste lid van dit artikel bedoelde bewijzen of vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard volgens andere dan de in het Verdrag vastgestelde normen, en indien deze afwijking ter kennis is gebracht van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst, ten einde zich ervan te vergewissen dat de desbetreffende normen voor hen aanvaardbaar zijn.

Indien geen bevredigende overeenstemming wordt bereikt in aangelegenheden inzake vliegveiligheid, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 8

Beveiliging van de luchtvaart

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen opnieuw dat hun verplichting om in hun onderlinge betrekkingen de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke handelingen een integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of elke andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van de passagiers, de bemanningen, de luchtvaartuigen, de luchthavens en de voorzieningen voor de luchtvaart, alsook elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart, te voorkomen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het op 14 september 1963 te Tokio ondertekende Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, het op 16 december 1970 te 's Gravenhage ondertekende Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en het op 23 september 1971 te Montreal ondertekende Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart.
4. In hun onderlinge betrekkingen handelen de Overeenkomstsluitende Partijen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en opgenomen in de bijlagen bij het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, voor zover deze bepalingen toepasselijk zijn op de Partijen; zij zullen erop staan dat de exploitanten van de bij hen geregistreerde luchtvaartuigen, of de exploitanten die hun hoofdzetel of hun vaste verblijfplaats op hun grondgebied hebben, alsook de exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging.
5. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de door de andere Overeenkomstsluitende Partij voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor de binnenkomst op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om passagiers en bemanningen, handbagage en vracht te controleren vóór het inschepen of inladen. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt welwillend elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere beveiligingsvoorzieningen voor haar luchtvaartuigen of passagiers ten einde aan een bijzondere bedreiging het hoofd te bieden.
6. Wanneer zich een voorval voordoet als het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaar-

tuigen, luchthavens en voorzieningen en diensten voor de luchtvaart, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand door de verbindingen en maatregelen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Wanneer een Overeenkomstsluitende Partij zich niet houdt aan de bepalingen van dit artikel met betrekking tot de beveiliging van de luchtvaart, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om onmiddellijk overleg met de luchtvaartautoriteiten van die Partij. Indien binnen dertig (30) dagen geen bevredigend akkoord kan worden bereikt, vormt zulks een grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Gebruiksvergoedingen

1. De heffingen die op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan een nationale luchtvaartmaatschappij van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij die soortgelijke internationale luchtdiensten uitvoert.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de aangewezen luchtvaartmaatschappij die van de diensten en voorzieningen gebruik maakt; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen dient tijdig kennisgeving te worden gedaan ten einde de gebruikers in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd.

ARTIKEL 10

Immune en vrijzaken

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van alle invoerbeperkingen, douanerechten, accijnzen, inspectiekosten en andere nationale, regionale of plaatselijke rechten en heffingen op vliegtuigen, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksvoorraden, reserveonderdelen met inbegrip van motoren, gebruikelijke boorduitrustingsstukken, gronduitrusting, boordproviand en andere produkten die uitsluitend worden gebruikt of bestemd zijn voor gebruik in verband met de exploitatie of het onderhoud van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij die de overeengekomen diensten exploiteert, alsmede voorraden vervoersbewijzen, luchtvrachtbrieven, alle gedrukt materiaal waarop het embleem van de maatschappij is gedrukt, alsook het gebruikelijke reclamemateriaal, dat gratis door die aangewezen luchtvaartmaatschappij wordt verspreid.

2. De bij dit artikel toegekende vrijstellingen zijn van toepassing op de in het eerste lid van dit artikel genoemde goederen, ongeacht of zodanige goederen geheel worden gebruikt of verbruikt op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de vrijstelling toekent, mits zodanige goederen:
 - a) worden ingevoerd in het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij door of namens de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij maar niet worden vervoerd op het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij;
 - b) aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij bij aankomst op of vertrek uit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;
 - c) aan boord worden genomen van luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en bestemd zijn voor het gebruik bij de exploitatie van de overeengekomen diensten.
3. De gewone boorduitrustingsstukken, de gronduitrusting alsmede de goederen en voorraden die gewoonlijk aan boord worden gehouden van de luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij, mogen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met de toestemming van de douane-autoriteiten van dat grondgebied. In dat geval kunnen ze onder toezicht van gezegde autoriteiten worden geplaatst tot ze weer worden uitgevoerd of tot er, met inachtneming van de douanevoorschriften, op andere wijze over is beschikt.
4. Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere heffingen.
5. De bij dit artikel ingestelde vrijstellingen worden ook verleend wanneer de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij dezelfde vrijstellingen geniet, afspraken heeft gemaakt ter zake van het lenen of overdragen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van goederen als bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

ARTIKEL 11

Capaciteit

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld de overeengekomen diensten tussen en via hun wederzijdse grondgebieden te exploiteren op de in de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven routes.
2. Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten houdt de aangewezen luchtvaartmaatschappij van elke Overeenkomstsluitende Partij rekening met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zodat de diensten die de laatstgenoemde maatschappij op dezelfde route of op delen daarvan onderhoudt, hierdoor niet op onredelijke wijze worden getroffen.
3. De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften van het publiek op de omschreven routes en hebben als eerste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoefte aan vervoer van passagiers, vracht en post tussen het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en de landen die de eindbestemming van dat vervoer zijn.
4. Het vervoer van passagiers, vracht en post, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes op het grondgebied van andere Staten dan de Staat die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, geschiedt overeenkomstig het algemeen beginsel dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op:
 - a) de vervoersbehoeften naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;
 - b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen diensten gaan, nadat rekening is gehouden met de andere vervoersdiensten, ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten uit dit gebied; en
 - c) de vereisten van lange-afstandsdiensten.
5. De exploitatieprogramma's van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, met onder meer het type van luchtvaartuig, de aard van het vervoer, de frekventie van de diensten en de dienstregeling, moeten uiterlijk 30 dagen voor het aanvangen van de exploitatie van een overeengekomen dienst ter goedkeuring worden voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van de twee Overeenkomstsluitende Partijen.

Deze bepaling is eveneens van toepassing op eventuele latere wijzigingen.
In bijzondere gevallen kunnen die autoriteiten instemmen met een kortere termijn.

ARTIKEL 12

Verandering van vliegtuigtype

De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij kan op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartuig met een andere capaciteit inzetten op voorwaarde dat:

- a) zulks met het oog op een economische exploitatie verantwoord is;
- b) het luchtvaartuig, gebruikt op het gedeelte van de route dat het verst verwijderd is van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen, slechts geëxploiteerd wordt in aansluiting op het luchtvaartuig dat wordt gebruikt op het dichtstbijgelegen gedeelte en dat zulks in de dienstregeling tot uiting komt; het eerstbedoelde luchtvaartuig komt naar het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt met het doel vracht, post of passagiers op te nemen van, dan wel aan te voeren voor het laatstbedoelde luchtvaartuig, en de capaciteit ervan wordt in de allereerste plaats bepaald met het oog op dit doel;
- c) de luchtvaartmaatschappij niet tegenover het publiek voorwendt, door middel van advertenties of anderszins, dat zij een luchtdienst onderhoudt beginnend op het punt waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, tenzij de Bijlage bij deze Overeenkomst anderszins bepaalt;
- d) tegenover iedere vlucht naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij waar de verandering van luchtvaartuig plaatsvindt, slechts één vlucht vanuit dat grondgebied staat, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij meer dan één vlucht toestaan.

ARTIKEL 13

Tarieven

1. De Overeenkomstsluitende Partijen staan toe dat elk der aangewezen luchtvaartmaatschappijen, zo mogelijk na onderling overleg, op een der in de Bijlage omschreven routes een tarief vaststelt.
2. De tarieven voor vervoer op de overeengekomen diensten van en naar het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst, de kenmerkende eigenschappen van de dienst, het belang van de gebruikers en, waar zulks passend wordt geacht, de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk dezelfde route bedienen.
3. De tarieven worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen ter goedkeuring voorgelegd en dienen in hun bezit te zijn ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering. In bijzondere gevallen kunnen de luchtvaartautoriteiten een verkorting van dit tijdvak aanvaarden. Indien binnen dertig (30) dagen vanaf de datum van ontvangst de luchtvaartautoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij geen kennisgeving hebben gedaan van hun bezwaar, wordt een zodanig tarief beschouwd als zijnde aanvaard en wordt het van kracht op de in het tariefvoorstel genoemde datum. Ingeval de luchtvaartautoriteiten instemmen met een verkorting van het tijdvak voor indiening van een tarief, kunnen zij tevens overeenkomen dat het tijdvak voor de kennisgeving van bezwaar korter zal zijn dan dertig (30) dagen.
4. Indien overeenkomstig het derde lid van dit artikel kennisgeving van bezwaar is gedaan, plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen overleg overeenkomstig artikel 17 van deze Overeenkomst en trachten zij het tarief in onderlinge overeenkomst vast te stellen.
5. Indien de luchtvaartautoriteiten niet tot overeenstemming kunnen komen over een tarief dat hun is voorgelegd overeenkomstig het derde lid van dit artikel, of over de vaststelling van een tarief volgens het vierde lid van dit artikel, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 18 van deze Overeenkomst.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen bezwaar maken tegen een reeds bestaand tarief, brengen zij zulks ter kennis van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en trachten de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, waar vereist, tot een regeling te komen. Indien binnen negentig (90) dagen na ontvangst van een kennisgeving van bezwaar geen nieuw tarief kan worden vastgesteld, vinden de in de leden vier en vijf van dit artikel omschreven procedures toepassing.
7. De overeenkomstig het bepaalde in dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in dit artikel of het bepaalde in artikel 18 van deze Overeenkomst.
8. Behoudens op grond van het bepaalde in het vierde lid van artikel 18 van deze Overeenkomst wordt een tarief niet van kracht, indien de luchtvaartautoriteiten van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen hiertegen bezwaar hebben.
9. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen zien erop toe dat de in rekening gebrachte en geïnde tarieven overeenkomen met de door hen goedgekeurde tarieven en dat daarop geen kortingen worden gegeven.
10. Overminderd de toepassing van het bepaalde in de voorgaande leden van dit artikel mogen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen op de secties van de overeengekomen diensten waar zij vijfde-vrijheidsverkeersrechten uitoefenen, hetzelfde tarief bieden als de luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierde-vrijheidsrechten uitoefenen op die secties. De luchtvaartmaatschappijen die vijfde-vrijheidsrechten uitoefenen mogen geen lagere tarieven noch minder beperkende tariefvoorwaarden toepassen dan gezegde luchtvaartmaatschappijen die derde- en vierde-vrijheidsrechten uitoefenen.

ARTIKEL 14 :

Personeel

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan, op basis van wederkerigheid, op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vertegenwoordigers en commercieel, operationeel en technisch personeel in dienst te hebben, zoals vereist in verband met de exploitatie van de overeengekomen diensten.

2. Aan deze behoefte aan personeel kan naar goeddunken van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voldaan door eigen personeel van welke nationaliteit ook, dan wel door gebruik te maken van de diensten van een andere organisatie, maatschappij of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij haar bedrijf uitoefent en gemachtigd is deze diensten op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij te verrichten.
3. De vertegenwoordigers en het personeel zijn onderworpen aan de van kracht zijnde wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Overeenkomstig deze wetten en voorschriften verleent elke Overeenkomstsluitende Partij op basis van wederkerigheid en zo spoedig mogelijk de benodigde werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten aan de vertegenwoordigers en het personeel, bedoeld in het eerste lid van dit artikel.
4. In de mate waarin de nationale wetgeving zulks toestaat doen beide Overeenkomstsluitende Partijen afstand van het vereiste van werkvergunningen, tewerkstellingsvisa of andere soortgelijke documenten voor personeelsleden die bepaalde tijdelijke diensten of werkzaamheden verrichten.

ARTIKEL 15

Verkoop en inkomsten

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks luchtvervoer te verkopen of naar goeddunken zulks te doen door tussenkomst van vertegenwoordigers.
Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij heeft het recht zodanig vervoer te verkopen in de valuta van dat grondgebied of naar goeddunken in vrij inwisselbare valuta's van andere landen.
Het staat een ieder vrij zodanig vervoer te kopen in door die luchtvaartmaatschappij voor de verkoop aanvaarde valuta's.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de netto-inkomsten welke deze aangewezen luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij heeft verkregen, vrijelijk over te maken. Zodanige overmakingen geschieden op basis van de officiële wisselkoersen voor lopende betalingen of, bij afwezigheid van officiële wisselkoersen, tegen de gangbare buitenlandse marktkoersen voor lopende betalingen op de dag waarop de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanvraag tot overmaking indient. Daarbij worden geen andere lasten dan de normale banklasten over zodanige transacties geheven.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij stelt, op basis van wederkerigheid, de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van elke vorm van belasting naar het inkomen en op winsten die deze Overeenkomstsluitende Partij op het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij heeft verkregen uit de exploitatie van internationale luchtvervoerdiensten, alsmede van elke belasting op de omzet of het vermogen.

Deze bepaling geldt niet wanneer tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen een overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting van kracht is die in een dergelijke vrijstelling voorziet.

ARTIKEL 16

Uitwisseling van informatie

1. De luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen wisselen zo snel mogelijk informatie uit over de nog van kracht zijnde vergunningen, verleend aan hun onderscheiden aangewezen luchtvaartmaatschappij voor het verrichten van diensten naar, via en vanuit het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Met name wisselen zij afschriften uit van de nog van kracht zijnde bewijzen en vergunningen voor diensten op omschreven routes alsook van de wijzigingen, vrijstellingen en goedgekeurde dienstregelingen.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij zo lang vooraf als mogelijk is de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij afschriften bezorgt van de tarieven, dienstregelingen en wijzigingen daarvan, alsook alle relevante informatie inzake de exploitatie van de overeengekomen diensten, inclusief gegevens over de aangeboden capaciteit op elke omschreven route en alle andere inlichtingen waardoor ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij kan worden aangetoond dat de bepalingen van deze Overeenkomst behoorlijk worden nageloeft.
3. Elke Overeenkomstsluitende Partij zorgt ervoor dat haar aangewezen luchtvaartmaatschappij de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij in het bezit stelt van statistieken over het vervoersvolume op de overeengekomen diensten, met opgave van de punten waar vervoer wordt opgenomen en afgezet.

ARTIKEL 17

Overleg

1. De luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen plagen van tijd tot tijd overleg ten einde een nauwe samenwerking te verzekeren in alle aangelegenheden betreffende de uitvoering en de bevredigende naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst en haar Bijlage.
2. Zulke overleg vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van een desbetreffend verzoek, tenzij anderszins door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen.

ARTIKEL 18

Regeling van geschillen

1. Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil te regelen door onderling overleg.
2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van overleg een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie, dan wel kan elk van beide Overeenkomstsluitende Partijen het geschil ter beslissing voorleggen aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsmannen.
3. Het scheidsgerecht wordt samengesteld als volgt:

Elke Overeenkomstsluitende Partij wijst een scheidsman aan binnen zestig (60) dagen na het tijdstip waarop zij van de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg een verzoek heeft ontvangen om het geschil aan een scheidsgerecht voor te leggen. Deze twee scheidsmannen wijzen in onderling overleg een derde scheidsman aan binnen het daaraan aansluitende tijdvak van zestig (60) dagen.

De derde scheidsman moet een onderdaan zijn van een derde Staat; hij treedt op als voorzitter van het scheidsgerecht en bepaalt de plaats waar dit zal zeten.

Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen nalaat binnen het aangegeven tijdvak een scheidsman aan te wijzen, of indien de derde scheidsman niet binnen het aangegeven tijdvak wordt benoemd, kan door elk der Overeenkomstsluitende Partijen een verzoek worden gericht tot de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie om een scheidsman of eventueel scheidsmannen te benoemen.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich iedere ingevolge het tweede en derde lid van dit artikel tot stand gekomen beslissing of uitspraak na te komen.

Als een der Overeenkomstsluitende Partijen in gebreke blijft bij het naleven van zulke beslissing, geeft dit de andere Overeenkomstsluitende Partij grond voor de toepassing van artikel 5 van deze Overeenkomst.

5. De kosten voor het scheidsgerecht zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden gedragen.

ARTIKEL 19

Wijzigingen

1. Indien een van beide Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht enige bepaling van deze Overeenkomst te wijzigen, kan zij de andere Overeenkomstsluitende Partij om overleg verzoeken. Dit overleg, dat zowel mondeling als schriftelijk kan worden gepleegd, kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten en vangt aan binnen een termijn van zestig (60) dagen te rekenen van de datum van het verzoek.
2. Indien een algemeen multilateraal luchtvaartverdrag in werking treedt dat beide Overeenkomstsluitende Partijen bindt, hebben de bepalingen van zodanig verdrag voorrang. Overeenkomstig het eerste lid van dit artikel kan overleg worden gepleegd ten einde vast te stellen in welke mate de bepalingen van het multilateraal verdrag van invloed zijn op deze Overeenkomst.
3. Alle ingevolge zodanig overleg overeengekomen wijzigingen worden van kracht nadat ze door een diplomatieke notawisseling zijn bevestigd.

ARTIKEL 20

Beëindiging

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk langs diplomatieke weg mededeling doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

2. De Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg vóór het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

Indien de andere Overeenkomstsluitende 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 21

Registratie

Deze Overeenkomst en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTIKEL 22

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst treedt in werking op de datum van de laatste langs diplomatieke weg gegeven schriftelijke kennisgeving waarin wordt bevestigd dat de Overeenkomstsluitende Partijen aan hun interne procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst hebben voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.


GEDAAN te Brussel, op 18 februari 1994, in twee originelen, elk in de Franse, Nederlandse, Engelse en Maleise taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschil in uitlegging is de Engelse tekst doorslaggevend.

VOOR DE REGERING VAN
HET KONINKRIJK BELGIE :



Robert Urbain
Minister
van Buitenlandse Handel

VOOR DE REGERING VAN
ZIJNE MAJESTEIT DE SULTAN EN
YANG DI-PERTUAN VAN
BRUNEI DARUSSALAM :



Dato Seri Laila Jasa Awang Haji Zakaria
bin Datu Mahawangsa Awang Haji Sulaiman
Minister van Verkeerswezen

BIJLAGE

ROUTETABEL

1. Routes van Brunei Darussalam

<u>Punten van vertrek</u>	<u>Tussenliggende punten</u>	<u>Punten in België</u>	<u>Verdergelegen punten</u>
Punten in Brunei Darussalam	punten naar keuze	punten in België	punten naar keuze

2. Routes van het Koninkrijk België

<u>Punten van vertrek</u>	<u>Tussenliggende punten</u>	<u>Punten in Brunei Darussalam</u>	<u>Verdergelegen punten</u>
Punten in België	punten naar keuze	punten in Brunei Darussalam	punten naar keuze

De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen op een bepaalde dan wel op elke vlucht één of meer punten op de omschreven routes niet of in een andere volgorde aandoen, op voorwaarde dat het punt van vertrek of aankomst gelegen is in het land waarvan zij de nationaliteit hebben.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF
BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF HIS MAJESTY THE SULTAN
AND YANG DI-PERTUAN OF BRUNEI DARUSSALAM ON AIR
TRANSPORT

The Government of the Kingdom of Belgium 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 7th day of December, 1944 ;

Desiring to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories ;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport ;

Have agreed as follows :

Article 1. Definitions

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

a) the term "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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;

b) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any modifications to the Agreement or to the Annex ;

c) the term "aeronautical authorities" means : in the case of Belgium, the Ministry of Communications and, in the case of Brunei Darussalam, the Minister of Communications or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities ;

d) the terms "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

e) the term "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles 3 and 4 of this Agreement ;

f) the term "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination ;

g) the term "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and condi-

tions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

h) the term "Change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section ;

i) The terms "aircraft equipment", "ground equipment", "aircraft stores", "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

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 services by the airline designated by the other Contracting Party :

a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party ;

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

c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation to operate services

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, to the other Contracting Party, an airline to operate the agreed services on the routes specified in the Annex for such a Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by diplomatic note to the other Contracting Party, the designation of any airline and to designate another one.

Article 4. Authorization to operate services

1. Following receipt of a notice of designation by one Contracting Party pursuant to Article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant without delay to the airline so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs are established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

Article 5. Revocation or suspension of operating authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorization or impose conditions, temporarily or permanently ;

a) in the event of failure by such airline to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by these authorities in conformity with the Convention ;

b) in the event of failure by such airline to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement ;

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

d) 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.

2. Unless immediate action is essential to prevent 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 in conformity with Article 17 of this Agreement.

Article 6. Application of laws and regulations

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, currency, sanitary requirements and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party ;

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its regulations specified in paragraphs 1 and 2 of this article or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

Article 7. Certificates and licences

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

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

2. If the certificates or licences referred to in paragraph 1 of this article were issued or rendered valid according to requirements different from the standards established under the Convention, and if such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 17 of this Agreement with a view to satisfying themselves that the requirements in question are acceptable to them.

Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

Article 8. Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

3. 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 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties ; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any

request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

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

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

Article 9. User charges

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airline using the facilities and services, where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

Article 10. Customs and Excise

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national, regional or local duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, ground equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemptions granted by this article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this article, whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are :

a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party, but not alienated in the territory of the said Contracting Party ;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party ;

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services.

3. The regular airborne equipment, the ground equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline 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 territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other taxes.

5. The exemptions provided for by this article shall also be available where the designated airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this article.

Article 11. Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate the agreed services between and beyond their respective territories on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to :

a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline ;

b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area ;

c) the requirements of long-haul airline operation.

5. The designated airlines shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service, submit for approval their proposed flight programs to the aeronautical

authorities of both Contracting Parties. Said flight programs shall include inter alia the type of service, the aircraft to be used, the frequencies and the flight schedules.

This shall likewise apply to later changes.

In special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

Article 12. Change of gauge

The designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge in the territory of the other Contracting Party on the following conditions :

a) that the substitution is justified by reasons of economy of operation;

b) that the aircraft operating on the sector more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline shall operate only in connection with the aircraft on the nearer sector and shall be scheduled so to do ; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from or to be transferred into the latter, and the capacity shall be determined with primary reference to this purpose ;

c) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of aircraft is made, unless otherwise permitted by the Annex to this Agreement ;

d) that in connection with any one aircraft flight into the territory of the other Contracting Party in which the change of aircraft is made, only one flight may be made out of that territory unless authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to operate more than one flight.

Article 13. Tariffs

1. The Contracting Parties shall allow that a tariff on one of the routes as specified in the annex shall be established by each of the designated airlines, if possible after consultation between those airlines.

2. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines over all or part of the same route.

3. The tariffs shall be submitted to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction ; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 17 of this Agreement and endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 18 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement.

If within the period of ninety (90) days from the date of receipt of a notice of dissatisfaction, a new tariff cannot be established, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this article shall apply.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article or article 18 of this Agreement.

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 4 of article 18 of this Agreement.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.

10. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this article, the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors.

The prices applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive than those of the said third and fourth freedom airlines.

Article 14. Staff requirements

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other organization, com-

pany or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

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

4. To the extent permitted under national law, both Contracting Parties shall dispense with the requirement of work permits or employment visas or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties.

Article 15. Sales and revenues

1. Each designated airline shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents.

Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries.

Any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures earned by the designated airline in its territory. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, applicable on the day of the introduction of the request for transfer by the airline designated by the other Contracting Party and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

3. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party from any form of taxation on income or profits derived by that airline in the territory of the first Contracting Party from the operation of international air services, as well as from any tax on turnover or capital.

This provision shall not have effect if a Convention for the avoidance of double taxation providing for a similar exemption shall be in force between the two Contracting Parties.

Article 16. Exchange of information

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective designated airline to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on specified routes, together with amendments, exemption orders and authorized service patterns.

2. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of tariffs, schedules, including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the agreed services, including information about the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

3. Each Contracting Party shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried on the agreed services showing the points of embarkation and disembarkation.

Article 17. Consultations

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring close cooperation in all matters affecting the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18. Settlement of disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators.

3. The arbitral tribunal shall be constituted as follows :

Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, by one Contracting Party, through diplomatic channels, of a request for arbitration from the other Contracting Party. These two arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator within a further period of sixty (60) days.

The third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as needed.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision or award given under paragraphs 2 and 3 of this article.

If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of article 5 of this Agreement.

5. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

Article 19. Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this article may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

3. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 20. Termination

1. 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 communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Registration

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

Article 22. Entry into force

This Agreement shall enter into force on the date of the last written notification through diplomatic channels confirming that the Contracting Parties have fulfilled their internal procedures necessary for the entry into force of this Agreement.

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

Done at Brussels on the 18 February 1994, in two originals each in the French, Dutch, English and Malay languages, all texts being equally authentic. In case of divergence for the purpose of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Kingdom of Belgium :

ROBERT URBAIN
Minister of Foreign Trade

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

DATO SERI LAILA JASA AWANG HAJI ZAKARIA
BIN DATU MAHAWANGSA AWANG HAJI SULAIMAN
Minister of Communications

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes of Brunei Darussalam

Points of departure	Intermediate points	Points in Belgium	Points beyond
Points in Brunei Darussalam	Any points	Points in Belgium	Any points

2. Routes of the Kingdom of Belgium

Points of departure	Intermediate points	Points in Brunei Darussalam	Points beyond
Points in Belgium	Any points	Points in Brunei Darussalam	Any points

Any point or points on the agreed routes may be omitted by the designated airlines of both Contracting Parties or may be operated in a different order on any or all flights, provided that the point of departure or arrival is in the country of their nationality.

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE ET
LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTE LE SULTAN ET YANG DI-PERTUAN
DU BRUNEI DARUSSALAM RELATIF AU TRANSPORT AE-
RIEN

Le Gouvernement du Royaume de Belgique

et

Le Gouvernement de sa Majeste le Sultan et Yang Di-pertuan du Brunei Darussalam

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944;

Désirant conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Désireux de garantir le plus haut niveau de sûreté et de sécurité dans le domaine du transport aérien international;

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1. Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte ne requière une autre interprétation:

a) le terme "la Convention" signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et comprend toute Annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention, ainsi que tout amendement des Annexes ou de la Convention adopté en vertu des articles 90 et 94, pour autant que lesdits Annexes et amendements aient été adoptés ou ratifiés par les deux Parties contractantes;

b) le terme "l'Accord" signifie le présent Accord, l'Annexe jointe audit Accord, ainsi que toute modification apportée à l'Accord ou à l'Annexe;

c) l'expression "autorités aéronautiques" signifie : dans le cas de la Belgique, le Ministère des Communications, et dans le cas du Brunei Darussalam, le Ministre des Communications, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions exercées actuellement par lesdites autorités;

d) les expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont les significations qui leur sont respectivement attribuées aux articles 2 et 96 de la Convention;

e) l'expression "entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles 3 et 4 du présent Accord;

f) l'expression "services convenus" désigne les services aériens réguliers pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord ;

g) le terme "tarifs" désigne les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions d'application desdits prix, y compris les prix et les conditions relatifs aux services d'agences et autres services auxiliaires, à l'exclusion cependant des rémunérations et des conditions relatives au transport de courrier;

h) l'expression "rupture de charge" signifie l'exploitation d'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée, de telle manière qu'une section de la route est desservie par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section;

i) les expressions "équipement de bord", "équipement au sol", "provisions de bord", "pièces de rechange" ont les significations qui leur sont respectivement attribuées dans l'Annexe 9 à la Convention.

Article 2. Octroi de droits

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante :

a) survoler son territoire sans y atterrir;

b) effectuer des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) dans l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, effectuer des escales sur ledit territoire afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à destination d'un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation en vue de l'exploitation des services

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par note diplomatique à l'autre Partie contractante, une entreprise de transport aérien en vue de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe pour la première Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler, par note diplomatique à l'autre Partie contractante, la désignation d'une entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre.

Article 4. Autorisation d'exploitation des services

1. Dès réception d'un avis de désignation émanant de l'une des Parties contractantes aux termes de l'article 3 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie con-

tractante, en conformité avec les lois et règlements de cette dernière, accorderont sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations appropriées en vue de l'exploitation des services convenus pour lesquels ladite entreprise de transport aérien a été désignée.

2. Dès réception desdites autorisations, l'entreprise de transport aérien pourra commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en tout ou en partie, pour autant qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord et que des tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord.

Article 5. Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante auront le droit, à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, de refuser, de révoquer, de suspendre ou d'assortir de conditions, à titre temporaire ou permanent, les autorisations mentionnées à l'article 4 :

a) lorsque ladite entreprise de transport aérien ne peut leur démontrer qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements que lesdites autorités appliquent normalement et raisonnablement, en conformité avec la Convention, à l'exploitation de services aériens internationaux;

b) lorsque dans l'exploitation des services, ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux conditions prescrites en vertu du présent Accord;

c) lorsque ladite entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la première Partie contractante ;

d) lorsque les autorités aéronautiques n'ont pas reçu la preuve qu'une part substantielle de la propriété et la direction effective de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien ou de ressortissants de celle-ci.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates en vue d'éviter des infractions aux lois et règlements mentionnés ci-dessus, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne pourront être exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 17 du présent Accord.

Article 6. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant sur son territoire l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou encore l'exploitation et la navigation desdits aéronefs, devront être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, à l'entrée et durant le séjour sur ledit territoire, ainsi qu'au moment de quitter ce dernier.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, le congé, le transit, l'immigration, les passeports, les douanes, les devises, les mesures sanitaires et la quarantaine devront être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, par ses équipages et passagers ou en leur nom ainsi que pour les mar-

chandises et le courrier, pendant le transit par le territoire de la première Partie contractante, à l'entrée et durant le séjour sur ledit territoire, ainsi qu'au moment de quitter ce dernier.

Les passagers en transit par le territoire de l'une des Parties contractantes seront soumis tout au plus à un contrôle simplifié.

3. Dans l'application de ses règlements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ou dans l'utilisation des aéroports, voies aériennes, services de circulation aérienne et installations connexes sous son autorité, aucune des Parties contractantes ne pourra accorder la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux similaires.

Article 7. Certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus comme valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe, pour autant que lesdits certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies sur la base des dispositions de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, pour les vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les certificats, brevets ou licences mentionnés au paragraphe 1 du présent article ont été délivrés ou validés selon des normes différentes de celles établies en vertu de la Convention, et si cette différence a été portée à la connaissance de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront demander des consultations conformément à l'article 17 du présent Accord afin de s'assurer que les normes en question leur sont acceptables.

L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols constitue un motif d'application de l'article 5 du présent Accord.

Article 8. Sûreté de l'aviation

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation d'assurer, dans leurs rapports mutuels, la protection de l'aviation civile contre les agissements illicites fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire en vue de prévenir toute capture illicite d'aéronefs et tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre forme de menace à l'encontre de la sûreté de l'aviation.

3. Les Parties contractantes se conformeront 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, si-

gnée 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.

4. Dans leurs rapports mutuels, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions en matière de sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et reprises dans les Annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés à leur registre ou des exploitants qui ont le siège principal de leur activité ou leur résidence permanente sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions en matière de sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante s'engage à observer les mesures en matière de sûreté prescrites par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et à prendre les dispositions appropriées pour l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages à main ainsi que des marchandises avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examinera également avec bienveillance toute demande que l'autre Partie contractante lui adresserait en vue d'obtenir, face à une menace précise, des mesures de sûreté spéciales pour ses aéronefs ou ses passagers.

6. Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronefs ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne est commis, ou qu'il y a menace d'un tel acte, les Parties contractantes se prêteront assistance en facilitant les communications et en prenant toute autre mesure appropriée visant à mettre fin rapidement et sans risques à de tels actes ou menaces.

7. Si l'une des Parties contractantes déroge aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de la première Partie. L'impossibilité de parvenir à une entente satisfaisante dans les trente (30) jours constitue un motif d'application de l'article 5 du présent Accord.

Article 9. Taxes d'utilisation

1. Les taxes imposées sur le territoire de l'une des Parties contractantes à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ne pourront être supérieures à celles imposées à une entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encouragera ses autorités habilitées à percevoir lesdites taxes et l'entreprise de transport aérien désignée utilisant les services et installations à se consulter, si possible, par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Les utilisateurs seront informés suffisamment à l'avance de tout projet de modification des taxes d'utilisation afin qu'ils puissent donner leur avis avant que ces modifications ne soient introduites.

Article 10. Douanes et accises

1. Chaque Partie contractante exemptera l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, des droits de douane, des droits d'accise, des frais d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, régionaux ou locaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, l'équipement au sol, les provisions de bord et les autres biens destinés à être utilisés ou qui sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante exploitant les services convenus, ainsi que sur les stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien désignée.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux biens visés au paragraphe 1 du présent article, que ces biens soient ou non utilisés ou consommés entièrement sur le territoire de la Partie contractante accordant l'exemption, à condition :

a) qu'ils soient introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte mais ne soient pas aliénés sur le territoire de la première Partie contractante;

b) qu'ils soient conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;

c) qu'ils soient embarqués à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

3. L'équipement normal de bord, l'équipement au sol, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient été aliénés d'une autre manière en conformité avec les règlements douaniers.

4. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes.

5. Les exemptions prévues par le présent article seront également accordées lorsque l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu, avec une entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie contractante, des arrangements en vue du prêt ou de la cession, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de biens visés au paragraphe 1 du présent article.

Article 11. Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus entre leurs territoires respectifs et au-delà sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que cette dernière assure sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront en rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif fondamental d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier qui sont embarqués ou débarqués en des points des routes spécifiées situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée :

- a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des Etats de la région;
- c) aux exigences afférentes à l'exploitation de services de long-courriers.

5. Au plus tard 30 jours avant la date de début d'exploitation de tout service convenu, les entreprises de transport aérien désignées soumettront pour approbation leurs programmes de vol aux autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes. Lesdits programmes comprendront notamment le type de service, les aéronefs devant être utilisés, les fréquences et les horaires des vols.

Toute modification ultérieure sera soumise à la même procédure.

Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit, moyennant le consentement desdites autorités.

Article 12. Rupture de charge

L'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes pourra effectuer une rupture de charge sur le territoire de l'autre Partie contractante aux conditions suivantes :

- a) la substitution est justifiée par des impératifs de rentabilité de l'exploitation;
- b) l'aéronef assurant le service sur la section la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien assurera ce service uniquement

en correspondance avec l'aéronef desservant la section la plus proche, et son horaire devra être établi en conséquence; le premier arrivera au point de rupture de charge dans le but de prendre à bord le trafic provenant du second ou de débarquer du trafic destiné à celui-ci, et la capacité sera fixée prioritairement en fonction de cet objectif;

c) l'entreprise de transport aérien ne pourra se présenter aux yeux du public, que ce soit par des moyens publicitaires ou autres, comme assurant un service dont l'origine se situe au point où a lieu la rupture de charge, sauf dispositions contraires dans l'Annexe au présent Accord;

d) pour tout vol à destination du territoire de l'autre Partie contractante où s'effectue la rupture de charge, un vol seulement sera permis au départ de ce territoire, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'autorisent plus d'un vol.

Article 13. Tarifs

1. Les Parties contractantes permettront qu'un tarif relatif à une des routes spécifiées dans l'Annexe soit établi par chacune des entreprises de transport aérien désignées, si possible après consultation entre ces dernières.

2. Les tarifs appliqués au transport sur des services convenus à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service, l'intérêt des usagers et, lorsque cela est jugé souhaitable, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes et devront être reçus par elles au moins soixante (60) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; les autorités aéronautiques pourront accepter un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la réception, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désaccord à propos du tarif qui leur a été soumis, ce tarif sera considéré comme approuvé et entrera en vigueur à la date indiquée dans le tarif proposé.

Dans le cas où les autorités aéronautiques acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, elles peuvent également convenir de réduire à moins de trente (30) jours le délai imparti pour faire connaître leur désaccord.

4. Dans le cas où les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ont notifié leur désaccord comme prévu au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront conformément à l'article 17 du présent Accord et s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne sont plus d'accord sur un tarif établi, elles en aviseront les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les entreprises de transport aérien désignées essaieront, si nécessaire, de parvenir à un accord.

Si, dans un délai de nonante (90) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie a reçu notification, un nouveau tarif ne peut être établi, les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliqueront.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 18 du présent Accord.

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre Partie contractante ne l'ont pas approuvé, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes veilleront à ce que les tarifs appliqués et perçus soient conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés et ne fassent pas l'objet de remises.

10. Sans préjudice de l'application des dispositions des paragraphes précédents du présent article, les entreprises de transport aérien désignées seront autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien desservant les mêmes sections en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

Les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air ne pourront appliquer des tarifs moins élevés ni des conditions tarifaires moins restrictives que ceux/celles desdites entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

Article 14. Dispositions en matière de personnel

1. L'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sera autorisée, sur base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante les représentants, ainsi que le personnel d'exploitation et des secteurs commercial et technique nécessaires à l'exploitation des services convenus.

2. L'entreprise de transport aérien désignée pourra, à son gré, satisfaire ces besoins en recourant à son propre personnel, de quelque nationalité que ce soit, ou en faisant appel aux services de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer de tels services sur le territoire de cette Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel seront soumis aux lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante. En conformité avec lesdits lois et règlements, chacune des Parties contractantes accordera, sur base de réciprocité et dans le plus bref délai possible, les permis de travail, visas d'emploi ou autres documents similaires nécessaires aux représentants et au personnel mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

4. Dans les limites autorisées par les lois nationales, les deux Parties contractantes exempteront le personnel assurant certains services et fonctions temporaires de l'obligation d'obtenir des permis de travail, des visas d'emploi ou autres documents similaires.

Article 15. Ventes et recettes

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée sera autorisée à procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents.

Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de vendre des titres de transport dans la monnaie dudit territoire ou, à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

Toute personne pourra acquérir librement lesdits titres de transport dans les monnaies acceptées pour la vente par ladite entreprise de transport aérien .

2. Chaque Partie contractante accordera à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent de recettes réalisées par ladite entreprise sur son territoire. Lesdits transferts se feront sur la base des taux de change officiels pour les paiements courants ou, lorsqu'il n'y a pas de taux de change officiels, sur la base des taux de change pratiqués sur le marché des changes pour les paiements courants et applicables le jour de l'introduction de la demande de transfert par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante; ils ne seront assujettis à aucune taxe, sauf celles que les banques demandent normalement pour de telles opérations.

3. Chacune des Parties contractantes exemptera, sur base de réciprocité, l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de toute forme de taxe sur les revenus ou les bénéfices que ladite entreprise de transport aérien tire, sur le territoire de la première Partie contractante, de l'exploitation de services aériens internationaux, ainsi que de tout impôt sur le chiffre d'affaires ou le capital.

Cette disposition ne s'appliquera pas si une Convention en vue d'éviter la double imposition et prévoyant une exemption similaire est en vigueur entre les deux Parties contractantes.

Article 16. Echange d'informations

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes échangeront aussi rapidement que possible des informations concernant les autorisations en cours délivrées à leur entreprise de transport aérien désignée respective en vue de l'exploitation de services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou à travers ce dernier; elles échangeront notamment des copies des certificats et des autorisations en cours pour les services sur les routes spécifiées, ainsi que des modifications, des décisions d'exemption et des tableaux de services autorisés.

2. Chaque Partie contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aussi longtemps à l'avance que possible, des copies des tarifs, horaires, y compris toute modification y apportée, ainsi que toute autre information pertinente concernant l'exploitation des services con-

venus, y compris les informations relatives à la capacité offerte sur chacune des routes spécifiées, et toute autre information propre à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

3. Chaque Partie contractante veillera à ce que son entreprise de transport aérien désignée fournisse aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les statistiques relatives au trafic transporté sur les services convenus, avec indication des points d'embarquement et de débarquement.

Article 17. Consultations

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin d'assurer une étroite collaboration dans toutes les matières relatives à l'application et à l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord et de son Annexe.

2. Ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours de la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 18. Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, ou encore l'une ou l'autre Partie contractante pourra soumettre le différend à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres.

3. Le tribunal arbitral sera constitué comme suit :

Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles aura reçu de l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, une demande d'arbitrage. Ces deux arbitres désigneront de commun accord un troisième arbitre dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours.

Le troisième arbitre devra être un ressortissant d'un Etat tiers; il agira en qualité de Président du tribunal et déterminera le lieu où siègera le tribunal.

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à désigner un ou des arbitres, selon le cas.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision ou sentence rendue en vertu des paragraphes 2 et 3 du présent article.

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie contractante sera fondée à demander l'application de l'article 5 du présent Accord.

5. Les Parties contractantes supporteront à parts égales les dépenses du tribunal arbitral.

Article 19. Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une des dispositions du présent Accord, elle pourra demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui pourront avoir lieu au niveau des autorités aéronautiques et se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Si une convention multilatérale de caractère général en matière de transports aériens, liant les deux Parties contractantes, entre en vigueur, les dispositions de ladite convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu conformément au paragraphe 1 du présent article afin de déterminer dans quelle mesure les dispositions de la convention multilatérale affectent les dispositions du présent Accord.

3. Toute modification convenue à la suite desdites consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 20. Dénonciation

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 21. Enregistrement

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de la dernière notification écrite, transmise par la voie diplomatique, confirmant l'accomplissement par les Parties Contractantes de leurs procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent Accord.

En foi de quoi, les soussignés, dûment mandatés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Bruxelles, le 18 février 1994 en double exemplaire en langues française, néerlandaise, anglaise et malaise, chacun des textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:

ROBERT URBAIN

Ministre du Commerce extérieur

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

DATO SERI LAILA JASA AWANG HAJI ZAKARIA

BIN DATU MAHAWANGSA AWANG HAJI SULAIMAN

Ministre des Communications

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes du Brunei Darussalam

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Belgique	Points au-delà
Points au Darussalam	Points au choix	Points en Belgique	Points au choix

2. Routes du Royaume de Belgique

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Darussalam	Points au-delà
Points en Belgique	Points au choix	Points au Darussalam	Points au choix

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes pourront, sur un vol ou sur tous les vols, omettre un ou plusieurs points situés sur les routes convenues ou les desservir dans un ordre différent, à condition que le point de départ ou d'arrivée soit situé dans le pays dont ces entreprises possèdent la nationalité.

[MALAY TEXT — TEXTE MALAIS]

**PERJANJIAN
DI ANTARA
KERAJAAN THE KINGDOM OF BELGIUM
DENGAN
KERAJAAN KEBAWAH DULI YANG MAHA MULIA
PADUKA SERI BAGINDA SULTAN DAN YANG DI-PERTUAN
NEGARA BRUNEI DARUSSALAM
MENGENAI PENGANGKUTAN UDARA**

KERAJAAN THE KINGDOM OF BELGIUM
DENGAN
KERAJAAN KEBAWAH DULI YANG MAHA MULIA
PADUKA SERI BAGINDA SULTAN DAN YANG DI-PERTUAN
NEGARA BRUNEI DARUSSALAM

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

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

Dengan maksud untuk memastikan peringkat keamanan dan keselamatan yang paling tinggi di dalam pengangkutan udara antarabangsa;

Telah bersetuju seperti berikut:

**PERKARA I
TAFSIRAN**

Bagi maksud Perjanjian ini, 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 kepadanya yang telah terpakai di bawah Perkara 90 dari Konvensyen tersebut dan mana-mana pindaan kepada Tambahan-Tambahan atau kepada Konvensyen di bawah Perkara 90 dan 94 mengenainya setakat yang Tambahan-Tambahan dan pindaan-pindaan tersebut telah dipakai dan disahkan oleh kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian.
- (b) perkataan "Perjanjian" bermakna Perjanjian ini, Tambahan yang berlampir bersama ini, dan mana-mana perubahan kepada Perjanjian ini atau kepada Tambahan;
- (c) perkataan "pihak-pihak berkuasa aeronautikal" bermakna: bagi pihak Belgium Menteri Perhubungan dan, bagi pihak Negara Brunei Darussalam, Menteri Perhubungan atau, dalam kedua-dua pihak, mana-mana pihak berkuasa yang lain atau sesecrang yang telah diberikuasa untuk melaksanakan tugas-tugas yang pada masa ini dijalankan oleh pihak-pihak berkuasa yang berkenaan;
- (d) perkataan "Wilayah", "Perkhidmatan Udara", "Perkhidmatan Udara Antarabangsa", "Syarikat Penerbangan" dan "Singgah bagi maksud-maksud bukan pengangkutan" mempunyai makna yang masing-masing ditentukan kepadanya di dalam Perkara 2 dan 96 dari Konvensyen itu;

- (e) perkataan "Syarikat penerbangan yang ditetapkan" bermakna sesebuah syarikat penerbangan yang telah ditetapkan dan dibenarkan menurut Perkara-Perkara 3 dan 4 dari Perjanjian ini;
- (f) perkataan "Perkhidmatan-Perkhidmatan yang dipersetujui" bermakna perkhidmatan-perkhidmatan yang berjadual pada laluan-laluan yang ditetapkan di dalam Tambahan kepada Perjanjian ini bagi pengangkutan penumpang-penumpang, kargo dan mel, berasingan atau bergabung;
- (g) perkataan "Tarif" bermakna harga-harga yang dikenakan bagi pengangkutan penumpang-penumpang, bagej dan kargo dan syarat-syarat di bawah mana harga-harga itu digunakan, termasuk harga-harga dan syarat-syarat untuk agensi dan perkhidmatan-perkhidmatan tambahan yang lainnya, tetapi tidak termasuk membayar upah dan syarat-syarat bagi pengangkutan mel;
- (h) perkataan "Perubahan ukuran" bermakna pengendalian satu daripada perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui oleh sebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan dalam mana sebahagian daripada laluan itu dilalui oleh pesawat dengan muatan yang berlainan daripada yang digunakan pada bahagian yang lain;
- (i) perkataan "peralatan pesawat terbang", "peralatan lapangan terbang", "stor pesawat terbang", "alat-alat ganti" mempunyai makna yang masing-masing ditentukan kepadanya di dalam Tambahan 9 dari Konvensyen tersebut.

PERKARA 2
PEMBERIAN HAK-HAK

1. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian memberi kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi kecuali sebagaimana yang ditentukan di dalam Tambahan tersebut, hak-hak berikut untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi:
 - (a) untuk terbang tanpa mendarat melintasi wilayah Pihak Yang mengikat Perjanjian yang satu lagi;
 - (b) untuk membuat persinggahan-persinggahan dalam wilayah itu bagi maksud-maksud bukan pengangkutan; dan
 - (c) untuk membuat persinggahan-persinggahan dalam wilayah itu bagi maksud untuk mengangkut dan memunggah, sementara mengendalikan laluan-laluan yang ditentukan di dalam Tambahan, trafik antarabangsa penumpang-penumpang, kargo dan mel, berasingan atau bergabung.
2. Tiada sebarang apapun dalam perenggan 1 dari Perkara ini boleh dianggap memberi kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian kelebihan bagi mengangkut, dalam wilayah dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, penumpang-penumpang, kargo dan mel yang diangkut untuk membayar upah atau sewa dan menuju ke tempat lain di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi.

PERKARA 3
PENETAPAN UNTUK MENGENDALIKAN
PERKHIDMATAN-PERKHIDMATAN

1. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian adalah berhak untuk menetapkan, melalui nota diplomatik, kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, sebuah syarikat penerbangan untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan-laluan yang ditentukan di dalam Tambahan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu.

2. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian adalah berhak untuk menarik balik, melalui nota diplomatik kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, penetapan bagi mana-mana syarikat penerbangan dan untuk menetapkan yang lainnya.

PERKARA 4
PEMBERIAN KUASA UNTUK MENGENDALIKAN
PERKHIDMATAN-PERKHIDMATAN

1. Berikutan menerima notis penetapan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian menurut Perkara 3 dari Perjanjian ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu hendaklah, selaras dengan undang-undang dan peraturan-peraturannya, memberi tanpa bertangguh kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan kebenaran-kebenaran yang bersesuaian untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada mana syarikat penerbangan itu telah ditetapkan.

2. Setelah menerima kebenaran berkenaan syarikat penerbangan itu bolehlah memulakan pada bila-bila masa untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui; dengan sepenuhnya atau sebahagiannya, dengan syarat syarikat penerbangan tersebut mematuhi peruntukan-peruntukan yang dikenakan dari Perjanjian ini dan supaya tarif berkenaan adalah ditetapkan menurut peruntukan-peruntukan dari Perkara 13 dari Perjanjian ini.

PERKARA 5
PEMBATALAN DAN PENGGANTUNGAN KEBENARAN
MENGENDALIKAN

1. Pihak-Pihak berkuasa aeronautikal dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian adalah berhak untuk menahan kebenaran yang disebutkan dalam Perkara 4 berhubung dengan syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, untuk membatalkan atau menggantung kebenaran berkenaan atau mengenakan syarat-syarat, sementara atau tetap;
 - (a) jika sekiranya syarikat penerbangan yang berkenaan gagal untuk memuaskan hati mereka bahawa ianya adalah layak untuk memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan di bawah undang-undang dan peraturan-peraturan yang biasanya dan berpatutan dikenakan kepada pengendalian perkhidmatan udara antarabangsa oleh pihak-pihak berkuasa ini selaras dengan Konvensyen;
 - (b) jika sekiranya syarikat penerbangan itu sebaliknya gagal untuk mengendalikan menurut syarat-syarat yang ditetapkan di bawah Perjanjian ini;
 - (c) jika sekiranya syarikat penerbangan itu sebaliknya gagal mematuhi undang-undang dan syarat-syarat dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu;
 - (d) jika sekiranya mereka tidak berpuas hati bahawa pemilikan sebahagian besar dan pengawalan sebenar syarikat penerbangan itu adalah terletak di Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menetapkan syarikat penerbangan atau warganegara-warganegaranya.

Melainkan tindakan serta-merta diperlukan untuk menghindarkan pelanggaran-pelanggaran lanjut undang-undang atau peraturan-peraturan yang disebutkan di atas, maka hak yang disebutkan 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 selaras dengan Perkara 17 dari Perjanjian ini.

PERKARA 6

PENGENAAN UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN-PERATURAN

1. Undang-undang dan peraturan-peraturan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang berkaitan dengan kemasukan kepada, menetap di dalam, atau bertolak dari wilayahnya bagi pesawat terbang yang mengendalikan perjalanan udara antarabangsa atau kepada pengendalian dan perjalanan pesawat terbang berkenaan hendaklah dipatuhi oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu setelah memasuki ke dalam, bertolak dari dan semasa berada di dalam wilayah tersebut.
2. Undang-undang dan peraturan-peraturan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian berhubung dengan kemasukan, pelepasan, persinggahan, imigresen, pasport-pasport, kastam-kastam, matawang, keperluan-keperluan kesihatan dan kuarantin hendaklah dipatuhi oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu dan oleh atau bagi pihak anak-anak buah kapalnya, penumpang-penumpang, kargo dan mel semasa persinggahan dari, masuk ke dalam, bertolak dari dan semasa berada di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu.

Penumpang-penumpang di dalam persinggahan yang melintasi wilayah mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian adalah tertakluk kepada tidak lebih daripada suatu pengawalan yang mudah.

3. Mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidak boleh memberi keutamaan kepada syarikat penerbangannya sendiri atau mana-mana syarikat penerbangan yang lainnya ke atas syarikat penerbangan yang mengendalikan perkhidmatan udara antarabangsa yang sama dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu dalam mengenakan peraturan-peraturannya yang ditentukan dalam perenggan 1 dan 2 dari perkara ini atau dalam menggunakan lapangan-lapangan terbang, pesawat-pesawat terbang, perkhidmatan-perkhidmatan pengangkutan udara dan segala kemudahan yang berkaitan di bawah pengawalannya.

PERKARA 7

PERAKUAN-PERAKUAN DAN LESEN-LESEN

1. 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 menurut, dan 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-warganegara sendiri oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi.

2. Jika perakuan-perakuan atau lesen-lesen yang disebut di perenggan 1 dari perkara ini dikeluarkan atau dijadikan sah selaras kepada keperluan-keperluan yang berbeza daripada taraf-taraf yang ditetapkan di bawah Konvensyen tersebut, dan jika perbezaan itu telah dikemukakan kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi boleh memohon perundingan-perundingan menurut Perkara 17 dari Perjanjian ini dengan maksud untuk memuaskan diri mereka bahawa keperluan-keperluan yang dipersoalkan adalah diterima oleh mereka.

Kegagalan untuk mencapai suatu persetujuan yang memuaskan berhubung dengan keselamatan penerbangan-penerbangan akan menjadikan sebab pengenaan Perkara 5 dari Perjanjian ini.

PEKARA 6

KESELAMATAN PENERBANGAN

1. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian mengesahkan semula bahawa kewajiban mereka untuk melindungi, dalam hubungan bersama mereka, keselamatan penerbangan awam terhadap gangguan yang menyalahi undang-undang merupakan bahagian yang penting dalam Perjanjian ini.
2. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menyediakan apabila diminta segala bantuan yang perlu di antara satu dengan lain untuk mencegah perbuatan-perbuatan rampasan pesawat terbang awam yang menyalahi undang-undang dan perbuatan-perbuatan yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan penumpang-penumpangnya, pesawat terbang, anak-anak buah kapalnya, lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan perjalanan udara, dan apa jua ancaman lain terhadap keselamatan penerbangan awam.
3. 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.
4. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, dalam hubungan-hubungan bersama mereka, bertindak selaras dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan ditetapkan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa setakat mana peruntukan-peruntukan keselamatan tersebut berkenaan kepada Pihak-Pihak Yang Mengikat

Perjanjian; mereka hendaklah menghendaki pengendali-pengendali pesawat terbang yang didaftarkan oleh mereka, atau pengendali-pengendali pesawat terbang yang mempunyai tempat utama pemiagaan atau tempat tinggal yang tetap di dalam wilayah mereka dan pengendali-pengendali lapangan terbang-lapangan terbang di dalam wilayah mereka bertindak selaras dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan.

5. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian bersetuju untuk mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan yang diperlukan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk masuk ke dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan untuk memastikan bahawa langkah-langkah yang mencukupi diambil dengan berkesannya untuk memeriksa penumpang-penumpang, anak-anak buah kapal, barang-barang yang dibawa termasuk kargo sebelum dan semasa memasuki pesawat atau pemunggahan. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memberi pertimbangan yang positif terhadap sebarang permohonan daripada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas yang berpatutan untuk pesawat terbangnya atau penumpang-penumpang untuk mengatasi ancaman-ancaman tertentu.

6. 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 penumpang-penumpang, anak-anak buah kapalnya, 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.

7. Jika sekiranya Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidak mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan dari perkara ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bolehlah memohon perundingan-perundingan serta-merta dengan pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian berkenaan. Kegagalan untuk mencapai persetujuan dalam tempoh tiga puluh (30) hari akan menjadikan sebab-sebab bagi penganan Perkara 5 dari Perjanjian ini.

PERKARA 9

BAYARAN-BAYARAN PENGGUNA

1. Bayaran-bayaran dikenakan dalam wilayah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian ke atas syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk penggunaan lapangan terbang-lapangan terbang dan lain-lain kemudahan penerbangan oleh pesawat terbang dari syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hendaklah tidak melebihi dari apa yang dikenakan ke atas syarikat-syarikat penerbangannya sendiri yang mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara yang serupa.

2. Tiap-Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menggalakkan perundingan-perundingan di antara pihak-pihak berkuasa mengenakan bayaran yang layak dan syarikat penerbangan masing-masing yang menggunakan kemudahan-kemudahan dan perkhidmatan-perkhidmatan, di mana boleh dilaksanakan, melalui badan-badan perwakilan syarikat-syarikat penerbangan tersebut. Notis yang berpatutan hendaklah diberikan mengenai sebarang cadangan bagi perubahan-perubahan dalam bayaran-bayaran pengguna untuk membolehkan mereka menyatakan pandangan-pandangan mereka sebelum perubahan-perubahan dibuat.

PERKARA 10
KASTAM DAN EKSAIS

1. Tiap-Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengecualikan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dari sekatan import, duti kastam, cukai-cukai eksais, bayaran pemeriksaan dan duti-duti negara yang lainnya, duti-duti daerah atau duti-duti tempatan dan bayaran-bayaran ke atas pesawat terbang, bahanbakar, minyak pelincir, bekalan-bekalan teknikal yang boleh digunakan, alat-alat ganti termasuk enjin-enjin, dan peralatan biasa pesawat udara, peralatan lapangan terbang, barang-barang bekalan pesawat terbang dan barang-barang yang lainnya untuk digunakan atau seinata-mata untuk kegunaan berkaitan dengan pengendalian atau perkhidmatan pesawat terbang dari syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu yang mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, dan termasuk stok tiket-tiket yang bercetak, bil-bil pesawat terbang, dan lain-lain bahan cetak yang mengandungi lambang syarikat yang dicetak di atasnya dan bahan publisiti yang biasanya diedarkan dengan percuma oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan.
2. Pengecualian-pengecualian yang diberikan oleh perkara ini hendaklah berkaitan kepada barang-barang yang disebut di perenggan 1 dari Perkara ini, sama ada barang-barang tersebut digunakan atau dibekalkan sepenuhnya di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang memberikan pengecualian ini, dengan syarat barang-barang tersebut adalah:
 - (a) diperkenalkan ke dalam wilayah dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian oleh atau bagi pihak syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, tetapi tidak dipindahkan ke dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu;

- (b) disimpan dalam pesawat udara syarikat penerbangan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian semasa tiba dalam atau meninggalkan wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi;
 - (c) dibawa masuk ke dalam pesawat udara syarikat penerbangan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan dimaksudkan untuk kegunaan pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui.
3. Peralatan penerbangan biasa, peralatan lapangan terbang, dan juga bahan-bahan dan bekalan-bekalan yang biasanya disimpan di dalam pesawat syarikat penerbangan yang ditetapkan dari mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian, bolehlah dipungkah di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hanya dengan kebenaran pihak-pihak berkuasa kastam di wilayah tersebut. Dalam hal sedemikian, barang-barang berkenaan bolehlah diletakkan di bawah pengawasan pihak-pihak berkuasa yang berkenaan sehingga barang-barang tersebut dieksport semula atau diuruskan menurut peraturan-peraturan Kastam.
4. Bagej dan kargo dalam persinggahan terus menerus hendaklah dikecualikan dari duti-duti kastam dan cukai-cukai yang lainnya.
5. Pengecualian-kecualian yang diperuntukkan oleh perkara ini hendaklah dapat diperolehi jika syarikat penerbangan yang ditetapkan dari mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian telah mengikat perjanjian dengan syarikat penerbangan yang lain, yang sama-sama menikmati pengecualian-kecualian ini dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, bagi pinjaman atau pemindahan di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bagi barang-barang yang dinyatakan di perenggan 1 dari perkara ini.

PERKARA II
MUATAN

1. Hendaklah terdapat peluang yang adil dan sama bagi syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui di antara dan di luar wilayah-wilayah masing-masing pada laluan-laluan yang ditentukan dalam Tambahan dari Perjanjian ini.
2. Dalam mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengambilkira kepentingan syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi supaya tidak mengganggu perkhidmatan-perkhidmatan itu dengan secara tidak wajar di mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu diberikan keseluruhan atau sebahagian dari laluan-laluan yang sama.
3. Perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui yang diberikan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mempunyai perhubungan yang rapat terhadap keperluan-keperluan dari pihak awam bagi pengangkutan pada laluan-laluan yang ditentukan dan hendaklah mempunyai objektif utamanya menguntukkan, fakta-fakta pemunggahan yang sederhana, bagi muatan yang mencukupi untuk memenuhi keperluan-keperluan yang ada pada masa ini bagi pengangkutan penumpang-penumpang, kargo dan mel di antara wilayah dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang mana telah menetapkan syarikat penerbangannya dan negara-negara dari destinasi-destinasi trafik yang terakhir.

4. Peruntukan bagi pengangkutan penumpang-penumpang, kargo dan mel yang sama-sama diambil dan dipunggah ke tempat-tempat pada laluan-laluan yang ditentukan di dalam wilayah-wilayah dari negara-negara selain daripada syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah dibuat mengikut dasar-dasar umum bahawa muatan hendaklah berhubungkait dengan:
- (a) kehendak-kehendak trafik ke dan dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang telah menetapkan syarikat penerbangan tersebut;
 - (b) kehendak-kehendak trafik bagi kawasan di mana syarikat penerbangan itu melintas, selepas mengambilkira perkhidmatan-perkhidmatan pengangkutan lainnya yang ditetapkan oleh syarikat-syarikat penerbangan negara-negara yang memiliki kawasan tersebut;
 - (c) kehendak-kehendak pengendalian syarikat penerbangan yang jauh.
5. Syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan boleh, tidak lewat daripada tiga-puluh (30) hari dari tarikh pengendalian mana-mana perkhidmatan yang dipersetujui, menghadapkan untuk kebenaran cadangan program-program penerbangan mereka kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian. Program-program penerbangan tersebut hendaklah termasuk di antara lainnya jenis perkhidmatan, jenis pesawat yang akan digunakan, bilangan perkhidmatan yang akan diadakan dan jadual-jadual penerbangan.

Begitu juga ini hendaklah dikenakan kepada perubahan-perubahan yang terkemudian. Dalam kes-kes yang khas, penghadan masa akan dikurangkan, tertakluk kepada kebenaran pihak-pihak berkuasa yang berkenaan.

PERKARA 12
PERUBAHAN UKURAN

Syarikat penerbangan yang ditetapkan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian bolehlah membuat perubahan ukuran dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi pada syarat-syarat seperti berikut:

- (a) bahawa penggantian tersebut adalah wajar kerana sebab-sebab ekonomi bagi pengendalian;
- (b) bahawa pesawat yang mengendali pada sektor lebih jauh dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menetapkan syarikat penerbangan tersebut boleh mengendalikan hanya berhubungkait dengan pesawat pada sektor terdekat dan hendaklah dijadualkan untuk berbuat sedemikian; yang terdahulu hendaklah sampai kepada tempat pertukaran bagi maksud mengangkut trafik yang dipindahkan dari atau akan dipindahkan kepada yang kemudian, dan muatannya bolehlah ditentukan dengan rujukan utama bagi maksud ini;
- (c) bahawa syarikat penerbangan tersebut tidak boleh mengiklankan kepada awam atau sebaliknya sebagai memberikan perkhidmatan yang bermula di tempat di mana pertukaran pesawat dibuat, melainkan jika dibenarkan sebaliknya oleh Tambahan kepada Perjanjian ini;
- (d) bahawa dalam hubungan dengan salah satu penerbangan pesawat udara ke dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dalam mana pertukaran pesawat udara dibuat, hanya satu penerbangan sahaja yang dapat diadakan keluar dari wilayah tersebut melainkan jika dibenarkan oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk mengendalikan lebih daripada satu penerbangan.

PERKARA 13

TARIF

1. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah membolehkan bahawa tarif pada satu dari laluan-laluan yang ditetapkan di dalam Tambahan hendaklah ditetapkan oleh tiap-tiap syarikat penerbangan, jika boleh selepas perundingan di antara kedua syarikat penerbangan diadakan.
2. Tarif-tarif bagi pengangkutan pada perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui ke dan dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu hendaklah ditetapkan dalam peringkat sederhana, setelah mempertimbangkan semua faktor-faktor yang berkenaan termasuk kos pengendalian, keuntungan yang berpatutan, ciri-ciri perkhidmatan, kepentingan-kepentingan pengguna dan, di mana dianggap bersesuaian, tarif-tarif dari syarikat-syarikat penerbangan yang lainnya pada keseluruhan atau sebahagian daripada laluan yang sama.
3. Tarif-tarif hendaklah dihadapkan kepada dan diterima oleh pihak-pihak yang berkuasa aeronautikal dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian sekurang-kurangnya enam puluh (60) hari sebelum cadangan tarikh untuk memperkenalkan tarif itu; dalam hal-hal tertentu, tempoh yang singkat mungkin boleh diterima oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal.

Jika dalam tempoh tiga puluh (30) hari dari tarikh penerimaan, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidak memaklumkan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bahawa mereka tidak berpuas hati terhadap tarif yang dihadapkan kepada mereka, maka tarif berkenaan bolehlah dianggap sebagai dapat diterima dan akan berkuatkuasa pada tarikh yang dinyatakan dalam cadangan tarif.

Jika sekiranya tempoh yang singkat untuk menghadapi tarif itu diterima oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal, mereka bolehlah juga bersetuju bahawa tempoh untuk memberikan notis tidak puas hati mereka itu haruslah kurang daripada tiga puluh (30) hari.

4. Jika notis tidak berpuas hati telah dikemukakan menurut perenggan 3 dari Perkara ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengadakan perundingan-perundingan menurut Perkara 17 dari Perjanjian ini dan berusaha untuk menentukan tarif tersebut dengan persetujuan bersama.
5. Jika pihak-pihak berkuasa aeronautikal tidak mempersetujui mana-mana tarif yang dihadapkan kepada mereka di bawah perenggan 3 dari perkara ini atau pada menentukan mana-mana tarif di bawah perenggan 4 dari perkara ini, pertikaian tersebut hendaklah diselesaikan menurut peruntukan-peruntukan Perkara 18 dari Perjanjian ini.
6. Jika pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari satu daripada Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian menjadi tidak berpuas hati dengan tarif yang ditetapkan, mereka hendaklah memaklumkan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah berusaha, jika diperlukan, untuk mencapai persetujuan.

Jika dalam tempoh sembilan puluh (90) hari dari tarikh penerimaan notis tidak puas hati, suatu tarif yang baru tidak dapat ditetapkan, maka peraturan-peraturan sebagaimana yang dinyatakan dalam perenggan-perenggan 4 dan 5 dari perkara ini hendaklah dikenakan.

7. Bila tarif-tarif telah ditentukan menurut peruntukan-peruntukan dari perkara ini, tarif-tarif berkenaan hendaklah berkuatkuasa sehingga tarif-tarif yang baru telah ditetapkan menurut peruntukan-peruntukan perkara ini atau Perkara 18 dari Perjanjian ini.

8. Tiada sebarang tarif pun boleh berkuatkuasa jika pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidak berpuas hati dengannya kecuali di bawah peruntukan perenggan 4 dari Perkara 18 dari Perjanjian ini.

9. Pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah berusaha untuk memastikan bahawa tarif-tarif yang dibayar dan dikutip itu bersesuaian dengan tarif-tarif yang telah dibenarkan oleh mereka dan tidak tertakluk kepada potongan.

10. Tanpa mudarat kepada penganan peruntukan-peruntukan perenggan-perenggan yang terdahulu dari Perkara ini, syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah dibenarkan untuk menyamakan, pada sektor-sektor dari perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui di mana mereka menjalankan hak-hak pengangkutan "fifth freedom", tarif-tarif yang dikenakan oleh hak-hak pengangkutan "third freedom" dan "fourth freedom" pada sektor-sektor yang sama.

Harga-harga yang dikenakan oleh syarikat-syarikat penerbangan "fifth freedom" hendaklah tidak kurang daripada dan syarat-syarat tarif hendaklah tidak terlalu terhad daripada apa yang diperolehi dari syarikat-syarikat penerbangan "third freedom" dan "fourth freedom".

PERKARA 14

KEPERLUAN-KEPERLUAN KAKITANGAN

1. Syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian bolehlah diberikan atas dasar timbal balas, untuk menyenggara di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi perwakilan-perwakilannya dan perdagangan, kakitangan pengendalian dan teknikal sebagaimana yang diperlukan berhubung dengan pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui.
2. Keperluan-keperluan kakitangan ini boleh, di atas pilihan syarikat penerbangan yang ditetapkan, berpuas hati dengan pegawai dan kakitangannya sendiri dari mana-mana bangsa atau dengan menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan dari pertubuhan, syarikat atau syarikat penerbangan lain yang mengendalikan di dalam wilayah dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan dibenarkan untuk mengadakan perkhidmatan-perkhidmatan tersebut di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu.
3. Perwakilan-perwakilan dan kakitangan hendaklah tertakluk kepada undang-undang dan peraturan-peraturan yang berkuatkuasa dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi. Selaras dengan undang-undang dan peraturan-peraturan berkenaan, tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh, atas dasar timbal balas dan dengan tanggungan yang minimum, memberikan pas-pas kerja yang diperlukan, visa-visa pekerjaan atau dokumen-dokumen lain yang sama kepada perwakilan-perwakilan dan kakitangan yang disebutkan di perenggan 1 dari perkara ini.
4. Setakat mana yang dibenarkan di bawah undang-undang negara, kedua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah tidak menghendaki keperluan pas-pas kerja atau visa-visa pekerjaan atau lain-lain dokumen yang serupa untuk kakitangan yang melaksanakan perkhidmatan-perkhidmatan dan tugas-tugas sementara.

PERKARA 15
PENJUALAN DAN PENDAPATAN

1. Tiap-tiap syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah diberikan hak untuk menjalankan penjualan pengangkutan udara di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dengan secara langsung, di atas kebijaksanaannya, melalui agen-agennya.

Tiap syarikat penerbangan yang ditetapkan adalah berhak untuk menjual pengangkutan dengan mata wang wilayah berkenaan atau, di atas kebijaksanaannya, dalam mata wang yang mudah ditukar di negara-negara lain.

Sesiapa juga adalah berhak untuk membeli pengangkutan tersebut dalam mata wang yang dapat diterima oleh syarikat penerbangan tersebut.

2. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian memberikan kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi pertukaran percuma bagi lebihan penerimaan di atas perbelanjaan yang digunakan oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan dalam wilayahnya. Pertukaran-pertukaran berkenaan bolehlah dikenakan atas dasar kadar pertukaran rasmi bagi pembayaran-pembayaran masakini, atau jika tidak ada kadar pertukaran rasmi, pada kadar pasaran pertukaran mata wang asing bagi pembayaran-pembayaran masakini, yang dikenakan pada tarikh memperkenalkan permohonan untuk pertukaran oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan adalah tidak tertakluk kepada sebarang pembayaran-pembayaran terkecuali pembayaran kepada perkhidmatan biasa yang dikutip dari bank-bank untuk pengurusan tersebut.

3. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh, atas dasar timbal balas, mengecualikan syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu dari sebarang cukai atau pendapatan atau keuntungan yang diperolehi oleh syarikat penerbangan tersebut di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian pertama daripada pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa, dan juga termasuk sebarang cukai ke atas perolehan atau modal.

Peruntukan-peruntukan ini tidak akan berkuatkuasa, jika suatu Konvensyen untuk pengelakkan kedua cukai yang memerlukan pengecualian yang sama hendaklah berkuatkuasa di antara kedua buah Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

PERKARA 16
PERTUKARAN MAKLUMAT.

1. Pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua-dua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh bertukar maklumat, seberapa segera yang boleh, mengenai kebenaran masa itu yang diberikan kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan mereka masing-masing untuk memberi perkhidmatan kepada, melalui dan dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu. Ini termasuk salinan-salinan sijil-sijil keterangan dan kebenaran pada masa itu untuk perkhidmatan-perkhidmatan pada laluan-laluan yang ditentukan, berserta dengan pindaan, perintah dan rupa bentuk perkhidmatan yang dibenarkan.
2. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menyebabkan syarikat penerbangan yang ditetapkannya menyediakan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, setakat yang boleh dibuat dengan lebih awal, salinan-salinan tarif, jadual-jadual, termasuk sebarang ubahsuaian mengenainya, dan segala maklumat lain yang berkaitan dengan pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, termasuk maklumat mengenai muatan yang diperuntukan dalam tiap-tiap dari laluan-laluan yang ditentukan dan sebarang maklumat lanjut yang mungkin dikehendaki untuk memuaskan hati pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu bahawa keperluan-keperluan dari Perjanjian ini dipatuhi dengan sempurna.
3. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menyebabkan syarikat penerbangan yang ditetapkannya menyediakan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi perangkaan berhubung dengan pengangkutan yang dijalankan dalam perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui yang menunjukkan tempat-tempat naik dan turun.

PERKARA 17
PERUNDINGAN-PERUNDINGAN

1. Pihak-Pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian bolehlah mengadakan perundingan di antara satu sama lain dari masa ke semasa dengan maksud untuk memastikan kerjasama yang erat dalam semua hal yang melibatkan pelaksanaan, dan mematuhi dengan cara yang memuaskan, peruntukan-peruntukan dari Perjanjian ini dan juga Tambahannya.

2. Perundingan-perundingan berkenaan bolehlah dimulakan dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh menerima permohonan tersebut, terkecuali sepertimana yang dipersetujui oleh Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

PERKARA 18
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.
2. Jika Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian gagal mencapai penyelesaian melalui rundingan, mereka boleh menyetujui supaya merujukkan pertikaian itu untuk mendapatkan keputusan kepada beberapa orang atau badan, atau salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh menyerahkan pertikaian itu untuk mendapatkan keputusan kepada sebuah tribunal yang terdiri dari tiga (3) orang penimbangtara.
3. Tribunal penimbangtara hendaklah mengandungi perkara-perkara berikut:

Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menamakan seorang penimbangtara dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh penerimaan oleh salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian, melalui saluran diplomatik, suatu permohonan bagi penimbangtara dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi. Kedua-dua penimbangtara ini hendaklah atas persetujuan melantik penimbangtara yang ketiga dalam tempoh enam puluh (60) hari selanjutnya. Penimbangtara yang ketiga hendaklah warganegara dari Negara Ketiga, hendaklah bertindak sebagai Yang Di-Pertua badan penimbangtara dan hendaklah menentukan tempat di mana tribunal itu akan diadakan.

Jika salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian gagal menamakan seorang penimbangtara dalam tempoh yang ditentukan, atau jika penimbangtara yang

ketiga tidak dilantik dalam tempoh yang ditentukan, Yang Di-Pertua Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa boleh atas permintaan salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian melantik seorang penimbangtara atau penimbangtara-penimbangtara sebagaimana yang diperlukan.

4. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mematuhi sebarang keputusan yang diberi di bawah perenggan-perenggan 2 dan 3 dari perkara ini.

Jika di antara Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian gagal mematuhi keputusan tersebut, Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu bolehlah mendapatkan alasan untuk mengenakan Perkara 5 dari Perjanjian ini.

5. Segala perbelanjaan tribunal penimbangtara ini adalah ditanggung bersama di antara kedua-dua belah Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

PERKARA 19
UBAHSUAIAN

1. Jika salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian menganggapnya perlu untuk mengubahsui mana-mana peruntukan dari Perjanjian ini, maka ia boleh meminta supaya perundingan diadakan di antara Pihak Yang Mengikat Perjanjian Yang Satu Lagi itu. Perundingan-Perundingan itu, yang mana boleh diadakan di antara pihak-pihak berkuasa aeronautikal dan mungkin inelalui perbincangan atau persuratan, hendaklah bermula dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh permohonan tersebut.
2. Jika satu konvensyen udara berbagai hala biasa berkuatkuasa bersabit kedua-dua Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian, peruntukan-peruntukan konvensyen itu hendaklah dipakai. Perundingan-perundingan menurut perenggan 1 dari Perkara ini bolehlah diadakan memandangkan kepada penentuan sejauh mana Perjanjian ini terlibat oleh peruntukan-peruntukan konvensyen berbagai hala tersebut.
3. Sebarang ubahsuaian yang dipersetujui menerusi perundingan-perundingan itu, hendaklah berkuatkuasa bilamana ianya telah disahkan dengan pertukaran nota-nota diplomatik.

PERKARA 20
PENAMATAN

1. Salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh pada bila-bila masa memberi notis bertulis melalui saluran diplomatik kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu bagi keputusannya untuk menamatkan Perjanjian ini.

Notis tersebut hendaklah disampaikan serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

2. Perjanjian ini hendaklah ditamatkan satu (1) tahun selepas tarikh penerimaan notis berkenaan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, kecuali notis untuk menamatkan itu ditarik balik atas kehendak sendiri sebelum tamat tempohnya.

Dengan tiada makluman penerimaan dari 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 21
PENDAFTARAN**

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

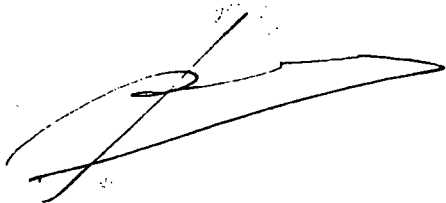
PERKARA 22
MULA BERKUATKUASA

Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh pemberitahuan bertulis terakhir melalui saluran-saluran diplomatik mengesahkan bahawa Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian telah memenuhi peraturan-peraturan dalam negeri mereka yang diperlukan bagi mulanya berkuatkuasa Perjanjian ini.

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

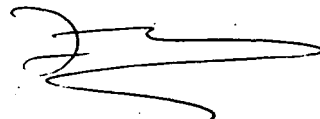
DIPERBUAT di ..Brussels..... pada18..hb..Februari..1994.. dalam dua salinan asal dalam bahasa-bahasa Inggeris, Belanda, Perancis dan Melayu, kesemua teks adalah sama sahny. Dalam hal di mana terdapat perbezaan bagi tujuan penafsiran teks Inggeris hendaklah dipakai.

**BAGI PIHAK KERAJAAN THE
KINGDOM OF BELGIUM**



[MR ROBERT URBAIN]
Menteri Perdagangan Luar dan Hal
Ehwal Eropah
The Kingdom of Belgium

**BAGI PIHAK KERAJAAN KEBAWAH
DULI YANG MAHA MULIA
PADUKA SERI BAGINDA SULTAN
DAN YANG DI-PERTUAN NEGARA
BRUNEI DARUSSALAM**



**[DATO SERI LAILA JASA AWANG
HAJI ZAKARIA BIN DATU
MAHAWANGSA HAJI SULAIMAN]**
Menteri Perhubungan
Negara Brunei Darussalam

**TAMBAHAN
JADUAL LALUAN-LALUAN**

1. Laluan-laluan bagi the Kingdom of Belgium

Tempat-tempat bertolak	Tempat-tempat Pertengahan	Tempat-tempat di Negara Brunei Darussalam	Tempat-tempat Jauh
Tempat-tempat di Belgium	Mana-mana Tempat	Tempat-tempat di Negara Brunei Darussalam	Mana-mana Tempat

2. Laluan-laluan bagi Negara Brunei Darussalam

Tempat-tempat bertolak	Tempat-tempat Pertengahan	Tempat-tempat di Belgium	Tempat-tempat Jauh
Tempat-tempat di Negara Brunei Darussalam	Mana-mana Tempat	Tempat-Tempat di Belgium	Mana-mana Tempat

Mana-mana tempat atau tempat-tempat pada laluan-laluan yang dipersetujui boleh tidak disinggahi oleh syarikat-syarikat penerbangan dari kedua-dua Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian atau boleh dikendalikan dalam susunan yang bertalian pada satu atau kesemua penerbangan, asalkan tempat bertolak atau tiba itu di dalam negara dari warganegaranya.