



भारत सरकार
और

महामहिम सुल्तान और बुनाई दारु-सलाम के यांग दी-परटैन
की सरकार के बीच
इवाई सेवा संबंधी करार

भारत सरकार और महामहिम सुल्तान और बुनाई दारु-सलाम के यांग दी-परटैन की सरकार
जिन्हें एतत्पश्चात् "सविदाकारी पक्ष" कहा गया है,

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत किए गए अंतरराष्ट्रीय नागर
विमानन अभिसमय के संबंधित पक्ष हैं,

जो अपने-अपने संबंधित क्षेत्रों के बीच तथा उनसे परे विमान सेवाएं स्थापित करने के
प्रयोजन से एक करार करने के लिए नागर विमानन के क्षेत्र में आपसी संबंधों को बढ़ावा देने के
इच्छुक हैं,

निम्नलिखित के संबंध में सहमत हुए हैं :

अनुच्छेद-1
परिभाषा

इस करार के प्रयोजन के लिए, जहां अन्यथा अपेक्षित न हो :

१क१ "वैमानिकी प्राधिकारी" शब्दों से अभिप्राय भारत सरकार के मामले में, नागर विमानन के
महानिदेशक तथा महामहिम सुल्तान और बुनाई दारु-सलाम के यांग दी-परटैन की सरकार
के संबंध में संचार मंत्री से होगा अथवा दोनों मामलों में, किसी भी ऐसे व्यक्ति अथवा
निकाय से होगा जिन्हें उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किए जा रहे कार्य निष्पादन के
लिए प्राधिकृत किया गया हो ।



: 2 :

- ॥ख॥ "नामित विमान कम्पनी" पद से अभिप्राय ऐसी विमान कम्पनी से है जिसे एक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों ने इस करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को लिखित रूप में नामित किया हुआ है ।
- ॥ग॥ "अभिसमय" पद से अभिप्राय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है, और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत स्वीकृत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 और 94 के अंतर्गत अनुबंध पारित या अभिसमय में किया गया कोई भी संशोधन शामिल होगा जहां तक ये अनुबंध और संशोधन दोनों सविदाकारी पक्षों पर लागू हों या उनके द्वारा अनुसमर्थन कर लिया गया हो ।
- ॥घ॥ "भू-भाग", "हवाई सेवा", "अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवा" और "यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए रूकना" पदों का अर्थ वही है जो कि क्रमशः अभिसमय के अनुच्छेद 2 और 96 में दिया गया है ।

अनुच्छेद-2

यातायात अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष को, इस करार के अनुबंध में निर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन से इस करार में निर्दिष्ट अधिकार मंजूर करता है । इस प्रकार की सेवाओं और मार्गों को इसके पश्चात् क्रमशः "सम्मत सेवाएं" और विनिर्दिष्ट मार्ग" कहा गया है ।
2. इस करार के प्रावधानों के अधधीन रहते हुए, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी/कम्पनियों को निम्नलिखित अधिकार प्राप्त होंगे:-

॥क॥ बिना उतरे हुए दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग से होकर उड़ना,

॥ख॥ यातायात से भिन्न प्रयोजनों के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में रूकना और



: 3 :

§ ग § किसी विनिर्दिष्ट मार्ग पर सम्मत सेवा का प्रचालन करते हुए, प्रत्येक सँविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों को इस करार के अनुबंध में उस मार्ग के लिए निर्दिष्ट स्थान § स्थानों § पर अन्य सँविदाकारी पक्ष के भू-भाग में अंतरराष्ट्रीय यात्री, कार्गो अथवा डाक में अंतरराष्ट्रीय यातायात को उड़ाने और उतारने का भी अधिकार होगा ।

3. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि किसी भी एक सँविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी को, दूसरी सँविदाकारी पक्ष के किसी स्थान को यात्री, कार्गो या डाक विमान से ले जाने का अधिकार मिल गया है ।

अनुच्छेद-3

एयरलाइनों को नामित करना

1. प्रत्येक सँविदाकारी पक्ष को विनिर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं का प्रचालन करने के लिए दूसरे सँविदाकारी पक्ष को लिखित रूप से सूचित करते हुए दो विमान कम्पनियों तक को नामित करने का अधिकार होगा ।

2. ऐसा नामांकन प्राप्त हो जाने पर, दूसरा सँविदाकारी पक्ष, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ § 3 § और § 4 § के उपबंधों के अधीन रहते हुए बिना विलम्ब के नामित विमान कम्पनी को उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार मंजूर करेगा ।

3. एक सँविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे सँविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी से यह अपेक्षा कर सकेगा कि वह उन्हें आश्वस्त करे कि वह उन कानूनों और विनियमों के अधीन विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य हैं जो ऐसे, प्राधिकारियों द्वारा अभिसमय के उपबंधों के अनुरूप सामान्यतः अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन पर लागू किये जाते हैं ।

4. प्रत्येक सँविदाकारी पक्ष को, ऐसे किसी भी मामले में इस अनुच्छेद के पैराग्राफ 2 में उल्लिखित प्रचालन अधिकार मंजूर करने से मना करने अथवा किसी भी नामित विमान कम्पनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद-2 में निर्दिष्ट अधिकारों का प्रयोग करने पर ऐसे प्रतिबंध लगाने का अधिकार होगा जो वह आवश्यक समझे जिसमें उक्त सँविदाकारी पक्ष इस बारे में आश्वस्त नहीं हो कि विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण विमान कम्पनी को नामित करने वाले सँविदाकारी



: 4 :

पक्ष या उसके राष्ट्रकों में निहित है ।

इस पैराग्राफ के प्रयोजन के लिए, "वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण" पद का अभिप्राय यह है कि यदि नामित विमान कम्पनी किसी भी अन्य देश अथवा सरकार अथवा किसी अन्य देश के राष्ट्रकों के साथ करार के अधीन अपनी सेवाएं प्रचालित करती है तब वह नामित विमान कम्पनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण नहीं प्राप्त कर सकेगा जब तक कि संविदाकारी पक्ष अथवा इसके राष्ट्रक, नामित विमान कम्पनी की परिसम्पत्तियों के एक बड़े भाग के स्वामित्व के अतिरिक्त निम्नलिखित भी प्राप्त कर लेंगे :-

॥1॥ नामित विमान कम्पनी के प्रबंध में प्रभावी नियंत्रण, और

॥2॥ सेवाओं के प्रचालन में प्रयोग किये जाने वाले विमान और उपस्कर बड़े के बड़े भाग पर स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण ।

5. इस प्रकार से नामित और प्राधिकृत विमान कम्पनी किसी भी समय सम्मत सेवाओं का प्रचालन आरंभ कर सकती है बशर्ते कि इस करार के अनुच्छेद 10 और 12 की अपेक्षाएं पूरी कर ली गई हों ।

अनुच्छेद-4

प्रचालन प्राधिकार को प्रतिसंहृत करना अथवा रोक देना

प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के पास दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमान कम्पनी के प्रचालन प्राधिकारों को प्रतिसंहृत करने या रोक देने अथवा ऐसी उपयुक्त शर्तें लगाने का जिसे वह आवश्यक समझे अधिकार आरक्षित रहेगा यदि वह विमान कम्पनी कानूनों और विनियमों का अनुपालन करने में असफल रहती है, अथवा यदि पहले संविदाकारी पक्ष के अनुसार, करार के अनुसार प्रदत्त अधिकारों के अंतर्गत शर्तों को पूरा करने में असफलता विद्यमान है । यह उस समय भी लागू होगा यदि अनुच्छेद 3 के पैराग्राफ 4 का अनुपालन न किया गया हो । इस प्रकार की कार्रवाई इस करार के अनुच्छेद 15 के अनुसार संविदाकारी पक्षों के बीच केवल आपसी विचार-विमर्श के बाद ही की जा सकेगी अन्यथा प्रचालनों का तत्काल निलम्बन अथवा शर्तों का लगाया जाना आवश्यक होगा जिससे कानूनों, विनियमों अथवा इस करार के प्रावधानों के और आगे अतिक्रमण को रोका जा सके ।



: 5 :

अनुच्छेद-5
प्रयोक्ता प्रभार

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष को हवाई अड्डों और अन्य विमानन सुविधाओं का प्रयोग करने के लिए उपयुक्त प्रभार लगाने अथवा इसकी अनुमति देने का अधिकार होगा बशर्ते कि ये प्रभार इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में लगी अन्य एयरलाइनों के विमान द्वारा अदा किये जा रहे प्रभार से अधिक नहीं होंगे ।
2. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष अपने सक्षम प्रभार वसूलने वाले संगठनों और सेवाओं तथा सुविधाओं का लाभ उठाने वाली नामित विमान कम्पनियों के बीच विचार-विमर्श को प्रोत्साहन देगा और जहां व्यवहार्य हो, ऐसा एयरलाइनों के प्रतिनिधि संगठनों से किया जा सकेगा । प्रयोक्ता प्रभारों में परिवर्तन करने के लिए किसी भी प्रस्ताव के लिए उपयोगकर्ताओं को नोटिस दिया जाना चाहिए जिससे कोई भी संशोधन किये जाने से पूर्व वे अपने विचार व्यक्त कर सकें ।
3. दोनों में से कोई भी सविदाकारी पक्ष को अपनी स्वयं की ही अथवा अन्य सविदाकारी पक्ष की इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में लगी हुई एयरलाइनों को अपने सीमा-शुल्क, आब्रजन, संगरोध और इसी प्रकार के विनियमों को लागू करने की छूट होगी अथवा इसे हवाई अड्डों, हवाई रास्तों, हवाई परिवहन सेवाओं और इसके अधीन हवाई यातायात सेवाओं और सहायक सुविधाओं का प्रयोग करने की भी छूट होगी ।

अनुच्छेद-6
सीमा-शुल्क और कार्यविधि

1. दोनों में से किसी भी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय हवाई सेवाओं पर प्रचालित विमान नियमित विमान उपस्कर तथा ईंधन, स्नेहक, तेल और विमान भण्डार की सप्लाई, जो कि दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में ले जाया गया हो अथवा उस भू-भाग में विमान में लिया गया हो तथा उसका उपयोग केवल उस एयरलाइन के विमान द्वारा किया जाना हो, उस दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्क या ऐसी ही अन्य शुल्कों या प्रभारों से मुक्त रहेंगे चाहे ऐसी सप्लाई का उपयोग ऐसे विमान द्वारा उस भू-भाग में उड़ानों पर



: 6 :

सर्विदाकारी पक्ष द्वारा अपनी स्वयं की उस नामित विमान कम्पनी को दी जाती है जो अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं प्रचालित कर रही हो अथवा वह समृद्ध राष्ट्र की एयरलाइन हो ।

2. इसी प्रकार का व्यवहार दूसरी सर्विदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करने के लिए अतिरिक्त पुर्जों के लिए भी किया जाना चाहिए जिसका प्रयोग दूसरी सर्विदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों द्वारा अंतरराष्ट्रीय सेवाओं पर प्रयोग किये जा रहे विमान के अनुक्षण अथवा मरम्मत के लिए किया जा रहा हो ।

3. दोनों सर्विदाकारी पक्षों में से किसी को भी अन्य सर्विदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों को सीमा-शुल्क, निरीक्षण शुल्कों और इसी प्रकार के अन्य प्रभारों से छूट अथवा मुक्त नहीं रखना चाहिए बशर्ते कि दूसरी सर्विदाकारी पक्ष भी पहले सर्विदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों को इसी प्रकार की छूट अथवा मुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करे ।

4. किसी भी सर्विदाकारी पक्ष के विमान पर रखे गये नियमित वैमानिक उपस्कर और सामग्री और सप्लाई को दूसरे सर्विदाकारी पक्ष के भू-भाग में केवल उस भू-भाग के सीमा-शुल्क प्राधिकारियों के अनुमति के बाद ही उतारा जा सकेगा ।

5. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ १, २ और ४ में उल्लिखित सामग्री सीमा-शुल्क प्राधिकारियों की देख-रेख अथवा नियंत्रण में रखी जा सकेगी ।

6. दूसरे सर्विदाकारी पक्ष के भू-भाग से होकर जाने वाले सीधे मार्गस्थ यात्री साधारण नियंत्रण के अधीन होंगे । सीधे मार्गस्थ सामान और कार्गो सीमा-शुल्क और इसी प्रकार के अन्य करों से मुक्त रहेंगे ।

अनुच्छेद-7 प्रतिनिधित्व

1 एक सर्विदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनियों को परस्परता के आधार पर दूसरे सर्विदाकारी पक्ष के भू-भाग में सम्मत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में अपेक्षित अपने प्रतिनिधि तथा वाणिज्यिक, प्रचालनात्मक और तकनीकी कर्मचारी रखने की अनुमति होगी । ये कर्मचारी आवश्यकतानुसार किसी



: 7 :

भी या दोनों पक्षों के राष्ट्रकों में से चुने जाएंगे ।

2. नामित विमानकंपनी के मतानुसार कर्मचारियों की ये आवश्यकताएं इसके अपने कार्मिकों द्वारा अथवा दूसरे संगठन, कंपनी या अन्य सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रचालन कर रही और उस सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में ऐसी सेवाएं पूरी करने के लिए प्राधिकृत विमानकंपनी की सेवाओं को प्रयोग करके पूरी की जा सकती हैं ।
 3. प्रतिनिधि और कर्मचारी अन्य सविदाकारी पक्ष के लागू कानूनों और विनियमों के अधीन रहेंगे तथा ऐसे कानूनों और विनियमों के अनुरूप ऐसा सविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैराग्राफ § 1§ में दर्शाए प्रतिनिधियों और कर्मचारियों को परस्परता के आधार पर तथा न्यूनतम विलंब से आवश्यक कार्य-परिपेट, नियोजन बीजा या ऐसे ही अन्य कागजात प्रदान करेगा ।
 4. परस्परता के सिद्धांत के आधार पर प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को अपने भू-भाग में प्रत्यक्ष रूप से और अपने विवेक पर अपने अधिकारियों के माध्यम से विमान परिवहन की बिक्री करने का अधिकार प्रदान करता है । प्रत्येक नामित विमानकंपनी को ऐसी परिवहन की बिक्री का अधिकार होगा तथा कोई भी व्यक्ति ऐसे परिवहन को स्थानीय मुद्रा में या स्वतंत्र रूप से किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में खरीदने हेतु स्वतंत्र होगा ।
- अनुच्छेद-8**
कानूनों की प्रयोज्यता
1. एक सविदाकारी पक्ष के, अंतर्राष्ट्रीय हवाई दिक्कालन अथवा अपने ही भू-भाग के अन्दर विमानों के प्रचालन और दिक्कालन में रत ऐसे विमानों के उसके भू-भाग में प्रवेश और वहां से प्रस्थान को शासित करने वाले कानून और विनियम दूसरी सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी §कम्पनियों§ के विमानों पर लागू होंगे ।
 2. एक सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में यात्रियों, कर्मिकों के सदस्यों, कार्गो और डाल के प्रवेश मुकाम अथवा वहां से प्रस्थान को शासित करने वाले कानून और विनियम जैसे पासपोर्ट, सीमा-शुल्क, मुद्रा, स्वास्थ्य और संगरोध दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी §कम्पनियों§ के



विमानों में उक्त भू-भाग के अन्दर वाहित यात्रियों, कर्मियों के सदस्यों, कार्गो और डाक पर लागू होंगे ।

अनुच्छेद-9 सेवाओं की क्षमता/आवृत्ति

1 दोनों सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनियों को अपने-अपने भू-भागों के बीच विनिर्दिष्ट मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन के लिए उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे ।

2 सम्मत सेवाओं का प्रचालन करते समय प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी, दूसरे सविदाकारी पक्ष की विमान कंपनी के हितों को ध्यान में रखेगी ताकि उस दूसरी विमान कंपनी द्वारा उस सम्पूर्ण मार्ग पर या उसके किसी खण्ड पर उपलब्ध करवाई जा रही सेवाओं पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े ।

3 नामित विमान कम्पनियों द्वारा सम्मत सेवाओं पर प्रदान की जाने वाली क्षमता के लिए एक निकट सम्पर्क रखा जाएगा जिससे दोनों सविदाकारी पक्षों के भू-भागों में यात्री जनता की हवाई परिवहन आवश्यकताओं का आकलन किया जा सके ।

4 पूर्ववर्ती पैराग्राफों में अपनाये गये सिद्धांतों के आधार पर, प्रत्येक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा प्रचालित सेवाओं की आवृत्ति और प्रदान की जाने वाली क्षमता पर सहमति दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के मध्य की जाएगी ।

5 दोनों सविदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनियों द्वारा प्रचालित सेवाओं की आवृत्ति अथवा प्रदान की जाने वाली क्षमता में कोई भी वृद्धि सविदाकारी पक्षों भू-भागों में मुख्यतः यातायात की बढ़ी गई आवश्यकताओं पर आधारित होगी और इस पर दोनों देशों के वैमानिकी प्राधिकारियों द्वारा सहमति दी जाएगी । इस प्रकार के करार अथवा समझौता होने तक, पहले से ही लागू क्षमता और आवृत्ति का निर्वाह किया जाता रहेगा ।



अनुच्छेद-10

प्रचालन सूचना का प्रावधान

1. प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी नामित विमान कंपनी {कम्पनियों} को दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, सेवा के प्रकार और इसकी आवृत्ति, प्रयोग किये जाने वाले विमान और उड़ान समयावलियों के बारे में सम्मत सेवाओं के उदघाटन से साठ दिन पहले विचार व अनुमोदन हेतु भेजने के लिए कहेंगे। इसी प्रकार की सूचना कम-से-कम 30 दिन पहले दी जानी चाहिए जब भी सम्मत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में कोई भी परिवर्तन किया जाना हो।
2. नामित विमान कंपनियों को दूसरे सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों की अन्य सूचना भी देनी होगी जिससे वे इस बात से संतुष्ट हो सकें कि करार की अपेक्षाओं का अनुपालन किया जा रहा है।

अनुच्छेद-11

आंकड़ों की व्यवस्था

प्रत्येक सविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी अपनी-अपनी नामित विमान कंपनियों को दूसरे पक्ष के नामित वैमानिकी प्राधिकारियों को दूसरे सविदाकारी पक्ष के भू-भाग के लिए व वहां से सम्मत सेवाओं पर प्रत्येक माह के दौरान वहन किये गये यातायात से संबंधित आंकड़े देने को कहेंगे जिसमें इस प्रकार के यातायात के उतरने और चढ़ने के स्थलों का उल्लेख किया गया हो। इस प्रकार के आंकड़े जितनी जल्दी हो सके प्रत्येक माह के अंत में दिये जा सकेंगे।

अनुच्छेद-12

टैरिफ

1. निम्नलिखित पैराग्राफों के प्रयोजन के लिए "टैरिफ" शब्द का अभिप्राय यात्रियों और कार्गो के वहन के लिए अदा किये जाने वाले शर्तों से है जिसके अंतर्गत ये मूल्य लागू होते हैं जिनमें मूल्य तथा एजेंसी और अन्य अनुषंगी सेवाओं की शर्तें शामिल हैं। परन्तु इसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और उससे संबंधित शर्तें शामिल नहीं हैं।



2 एक सँविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी द्वारा दूसरे सँविदाकारी पक्ष के भू-भाग से या उस तक वहन के लिए वसूल किये जाने वाले टैरिफ समुचित स्तरों पर निर्धारित किया जाएगा जिसमें प्रचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य एयरलाइनों के टैरिफ सहित सभी संगत पहलुओं को ध्यान में रखा जाएगा ।

3 इस अनुच्छेद के पैरा §2§ में निर्दिष्ट टैरिफ का निर्धारण यदि संभव हो, तो दो सँविदाकारी पक्षों की नामित विमान कंपनियों में किया जाएगा और ऐसा करार जहां कहीं संभव हो अंतर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संघ की प्रक्रियाओं का प्रयोग करते हुए किया जाएगा ।

4 इस प्रकार सम्मत टैरिफ उसके लागू किये जाने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम §90§ दिन पहले दोनों सँविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जाएगा । यह अवधि कुछ विशेष मामलों में उक्त प्राधिकारियों की सहमति से कम की जा सकती है।

5 यह अनुमोदन शीघ्र दिया जाएगा । यदि किसी भी वैमानिकी प्राधिकारी ने इस अनुच्छेद के पैराग्राफ §4§ के अनुसार प्रस्तुत किए जाने के तीस §30§ दिनों के भीतर अनुमोदन के लिए अपनी अस्वीकृति न दी हो तो इन टैरिफों को अनुमोदित हुआ मान लिया जाएगा । पैरा 4 में किए गए प्रावधान के अनुसार यदि प्रस्तुतीकरण की अवधि को कम किया जाता है कि वैमानिकी प्राधिकारी आपस में सहमत हो सकते हैं कि अस्वीकृति की अवधि जिसमें इसे अधिसूचित किया जा सकता है, तीस§30§ दिन से कम होगी ।

6 यदि इस अनुच्छेद के पैरा §3§ के अनुसार इस टैरिफ के निर्धारण पर सहमति नहीं होती है या यदि इस अनुच्छेद के पैरा §5§ के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे वैमानिकी प्राधिकारी को इस अनुच्छेद के पैरा §3§ के प्रावधानों के अनुसार, निर्धारित टैरिफ पर अपनी असहमति का नोटिस देता है तो दोनों सँविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपसी सहमति से टैरिफ निर्धारण करने का प्रयास करेंगे ।

7 यदि वैमानिकी प्राधिकारी, इस अनुच्छेद के पैरा §4§ के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए टैरिफ के अनुमोदन अथवा इस अनुच्छेद के पैरा §6§ के अंतर्गत टैरिफ के निर्धारण पर सहमत न



हो सके तो इस करार के अनुच्छेद 17 के उपबंधों के अनुसार इस मामले का निपटान किया जाएगा।

8 इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार निर्धारित टैरिफ तब तक लागू रहेगा जब तक नए टैरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता। तथापि इस पैरा के आधार पर टैरिफ को उस तारीख के बाद बारह §12§ महीनों से अधिक के लिए नहीं बढ़ाया जा सकता जिस तारीख को यह अन्यथा समाप्त हो जाता है।

अनुच्छेद-13

उपार्जन का हस्तांतरण

1 प्रत्येक सविदाकारी पक्ष दूसरे सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कंपनी को प्रथम सविदाकारी पक्ष की विमान कंपनी द्वारा व्यय से अधिक अर्जित आय को अपने मुख्यालय में जमा करने की स्वीकृति देती है। तथापि, इस प्रकार की जमा किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में की जा सकेगी जहां पर यह राजस्व अर्जित किया गया हो।

2 इस प्रकार का हस्तांतरण मुद्रा भुगतान की सरकारी विनिमय दर पर किया जाएगा अथवा जहां कोई सरकारी विनिमय दर न हो, मुद्रा भुगतान के लिए हस्तांतरण चालू विदेशी मुद्रा मार्केट दर पर किया जाएगा।

3. यदि दोनों सविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के निपटारे के लिए कोई विशेष प्रबंध किये हुए हैं, तब इस अनुच्छेद के पैरा §1§ के अधीन निधियों के हस्तांतरण के लिए इस प्रकार के प्रबंध किए जाएंगे।

अनुच्छेद-14

विमानन सुरक्षा

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, सविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की पुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक दूसरे के प्रति उनका दायित्व भी इस करार का अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों तथा दायित्वों की व्यापकता को सीमित किए



बिना सविदाकारी पक्ष, 14 सितम्बर, 1963 को टेक्यो में हस्ताक्षरित विमान में किए गए अपराधी एवं कुछ अन्य कृत्यों से संबंधित अभिसमय 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित विमान के गैर कानूनी अभिग्रहण निवारण अभिसमय और 23 सितम्बर, 1971 को मॉट्रियल में हस्ताक्षरित नागर विमानन सुरक्षा के विरुद्ध गैर कानूनी कार्रवाई उन्मूलन अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करे।

2. अनुरोध किए जाने पर सविदाकारी पक्ष गैर कानूनी रूप से सिविल विमानों के अभिग्रहण किए जाने और ऐसे विमान, उसके यात्रियों, कार्मिकों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्चालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध गैर कानूनी कृत्यों से बचाव के लिए या नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य धमकी के लिए एक दूसरे को सभी संभव सहायता प्रदान करेंगे ।

3. दोनों पक्ष अपने परस्पर संबंधों में अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंध के रूप में नामित नागर विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप उस सीमा तक कार्य करेंगे जहां तक वे इन पक्षों पर लागू होते हैं। वह अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों जिनका व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके भू-भाग में है तथा उसके क्षेत्र में हवाई अड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वह इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करेंगे।

4. दोनों में से प्रत्येक सविदाकारी पक्ष इस बात से सहमत है कि ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे सविदाकारी पक्षों द्वारा उस सविदाकारी पक्ष के भू-भाग में प्रवेश करते समय वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय अपेक्षित ऊपर पैराग्राफ §3§ में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक सविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके भू-भाग में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मिदल ले जाई जाने वाली वस्तुओं, सामान कार्गो तथा विमान भंडार विमान में लादने से पहले या उसके दौरान उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपाय किए गए हैं। प्रत्येक सविदाकारी पक्ष किसी विशेष खतरे का मुकाबला करने हेतु विशेष उपयुक्त सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा किए गए अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगा।

5. जब कभी किसी सिविल विमान के गैर कानूनी अभिग्रहण की धमकी या इस प्रकार की धमकी की घटना घटती है या किसी ऐसे विमान, उसके यात्रियों और कार्मिकों, हवाई अड्डों और



: 13 :

हवाई दिक्कालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर कानूनी कार्य किया जाता है तो सौविदाकारी पक्ष एक दूसरे को संचार सुविधाएं प्रदान करेंगे और इस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके खतरे को तुरंत समाप्त करने के लिए सभी आवश्यक उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे।

6. प्रत्येक सौविदाकारी पक्ष ऐसे उपाय करेगा जैसे कि वह व्यवहार्य समझे, और ऐसा यह सुनिश्चित करने के लिए किया जाएगा कि यदि कोई विमान गैर कानूनी अभिग्रहण अथवा किसी अन्य गैर कानूनी हस्तक्षेप के कारण उसके भू-भाग में उतरा है, भूमि पर खड़ा रखा जाएगा बशर्ते कि मानव जीवन की रक्षा के लिए इसका वहां से भेजा जाना अनिवार्य न हो। जहां कहीं भी व्यवहार्य होगा, इस प्रकार के उपाय आपसी विचार-विमर्श के आधार पर किए जाएंगे।

7. इस अनुच्छेद के किसी भी प्रावधान को हटाने के लिए अनुच्छेद 15 के अनुसार कार्रवाई की जाएगी और इस करार के अनुच्छेद 4 को लागू करने के लिए आवश्यक आधार तैयार किये जा सकते हैं।

अनुच्छेद-15 विचार-विमर्श

निकट सहयोग की भावना से, दोनों सौविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी इस करार को लागू किये जाने और अर्थ निर्वचन के लिए नियमित रूप से विचारों का आदान प्रदान करते रहेंगे।

अनुच्छेद-16 संशोधन

1. यदि कोई भी सौविदाकारी पक्ष इस करार के किन्हीं उपबंधों में संशोधन करना चाहता है तो वह ऐसा परामर्श करने के लिए अनुरोध कर सकता है। ऐसा परामर्श जो वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच हो सकता है और जो विचार विमर्श अथवा पत्राचार द्वारा हो सकता है, अनुरोध की तारीख से साठ § 60§ दिन पहले आरंभ किया जाएगा। इस प्रकार से सहमत कोई भी संशोधन उस समय लागू माना जाएगा जब इनकी पुष्टि राजनीतिक टिप्पणी के आदान-प्रदान से कर दी जाएगी।

2. अनुबंध में उल्लिखित मार्गों में संशोधन सौविदाकारी पक्षों के सक्षम वैमानिकी प्राधिकारियों के



बीच सहमति से किया जा सकता है और इनकी पुष्टि पत्रों के आदान प्रदान से की जाएगी।

अनुच्छेद-17
विवादों का निपटान

यदि इस करार के निर्वचन अथवा प्रवर्तन के संबंध में कोई विवाद पैदा होता है तो दोनों सविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी परस्पर बातचीत से इसे हल करने का प्रयास करेंगे जिसके असफल रहने पर विवाद को निपटान के लिए सविदाकारी पक्षों के पास भेजा जाएगा।

अनुच्छेद-18
बहुपक्षीय हवाई अभिसमय को अपनाना

1. उस सीमा तक, जहां तक ये इस करार के अधीन स्थापित विमान सेवाओं पर लागू होते हैं, अभिसमय के प्रावधान करार की अवधि के दौरान सविदाकारी पक्षों के बीच अपने वर्तमान स्वरूप में ही लागू रहेंगे जैसे कि वे करार के अभिन्न अंग हों, बशर्ते कि दोनों सविदाकारी पक्ष अभिसमय में कोई संशोधन न कर दें, जो लागू हो जाएगा तथा उस मामले में अभिसमय अपने संशोधित रूप से इस करार की अवधि के दौरान लागू रहेगा।
2. यदि सामान्य बहुपक्षीय रूप से, दोनों सविदाकारी पक्षों के संबंध में विमान अभिसमय लागू होता है तो इस प्रकार के अभिसमय के प्रावधान बने रहेंगे।

अनुच्छेद-19
अनुबंध

इस करार का अनुबंध करार का ही एक भाग माना जाएगा और उसके सिवाय जहां अन्यथा व्यवस्था न हो, इस करार से संबंधित सभी संदर्भों में, इस अनुबंध से संबद्ध संदर्भ में शामिल होंगे।



: 15 :

अनुच्छेद-20

लागू होना

आवश्यक सैवधानिक कार्यविधि का अनुपालन करने के बाद, यह करार इस पर हस्ताक्षर करने की तारीख से लागू माना जाएगा ।

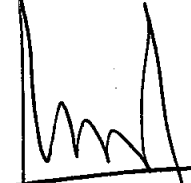
अनुच्छेद-21

समाप्त करना

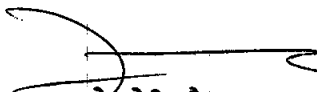
दोनों में से कोई भी सविदाकारी पक्ष किसी भी समय दूसरे सविदाकारी पक्ष को इस करार को समाप्त करने हेतु अपनी इच्छा के बारे में लिखित नोटिस दे सकता है । ऐसा नोटिस सद्य-सद्य ही अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जाएगा । ऐसे मामले में दूसरे सविदाकारी पक्ष द्वारा नोटिस प्राप्त करने की तारीख से बारह महीने के बाद यह करार समाप्त माना जाएगा बशर्ते कि यह नोटिस उक्त अवधि के समाप्त होने से पहले वापस न ले लिया गया हो । दूसरे सविदाकारी पक्ष से पावती प्राप्त न होने की स्थिति में अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा इस नोटिस की प्राप्ति के चौदह दिन बाद यह नोटिस प्राप्त हुआ मान लिया जाएगा ।

दिनांक 6 नवम्बर, 1995 को नई दिल्ली में हिन्दी, मलय और अंग्रेजी भाषाओं में दो-दो मूल प्रतियों में हस्ताक्षर किए गए जिनमें सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं । यदि इसके निर्वचन में कोई मतभेद हो तो अंग्रेजी पाठ ही मान्य होगा ।

कृते भारत सरकार


§ गुलाम नबी अजिद §
केंद्रीय मंत्री,
नागर विमानन और पर्यटन

कृते महामहिम सुल्तान और यांग दी-परटैन
आफ बुनाई दारु-सलाम


§ डा. सी. सी. जैसा एवांग-हाजी
जकारिया बिन दातू महावांगसा हाजी सुलेमान §
संचार मंत्री



: 16 :

अनुबंध
खंड-1

भारत की नामित विमान कम्पनी {कम्पनियों} को निम्नलिखित मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन का अधिकार होगा :-

मूल स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
1.	2.	3.	4.
भारत के स्थल	सिंगापुर अथवा कुआलालम्पुर	बंदर सेरी बेगावन	विकल्प के कोई तीन स्थल

खंड-11

बुनाई दारुसलाम की नामित विमान कम्पनी को निम्नलिखित मार्गों पर सम्मत सेवाओं के प्रचालन का अधिकार होगा :-

मूल स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
1.	2.	3.	4.
बुनाई दारुसलाम के स्थल	सिंगापुर अथवा कुआलालम्पुर	कलकत्ता	अबुधाबी अथवा दुबई

1. किसी भी सौविदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनी {कम्पनियों} किसी भी अथवा सभी उड़ानों पर किसी भी मध्यवर्ती स्थल अथवा परे के स्थल को छोड़ सकती हैं बशर्ते कि इन मार्गों पर सम्मत सेवाओं का आरंभ सौविदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनी के भू-भाग के स्थल से होता है।



: 17 :

2. किसी भी सविदाकारी पक्षों की नामित विमान कम्पनी प्रत्येक उड़ान में मध्यवर्ती और परे के किसी एक स्थल के लिए/से पांचवे स्वतंत्र यातायात के अधिकारों का प्रयोग कर सकती है।
3. एक सविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी द्वारा एक बार विनिर्दिष्ट मध्यवर्ती और/अथवा परे के स्थल को आयत यातायात अवधि के दौरान परिवर्तित नहीं किया जाएगा।



PERJANJIAN PERKHIDMATAN-PERKHIDMATAN UDARA

DI ANTARA

KERAJAAN INDIA

DENGAN

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

Kerajaan India dan Kerajaan Kebawah Duli Yang Maha Mulia Paduka Seri Baginda Sultan dan Yang Di-Pertuan Negara Brunei Darussalam selepas ini disebut sebagai "Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian";

Sebagai pihak-pihak kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada tujuh haribulan Disember, 1944;

Dengan maksud hendak menggalakkan perhubungan bersama mereka dalam bidang penerbangan awam dan hendak membuat satu perjanjian bagi tujuan mengadakan perkhidmatan-perkhidmatan udara di antara wilayah-wilayah mereka masing-masing;

Telah bersetuju seperti berikut:-



PERKARA 1 TAFSIRAN

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

- (a) perkataan "**pihak-pihak berkuasa aeronautikal**" hendaklah bermakna, dalam hal Kerajaan India, Ketua Pengarah Penerbangan Awam, dan dalam hal Kerajaan Kebawah Duli Yang Maha Mulia Paduka Seri Baginda Sultan dan Yang Di-Pertuan Negara Brunei Darussalam, Menteri Perhubungan, atau dalam kedua-dua hal, mana-mana orang atau badan yang diberikuasa untuk menjalankan tugas-tugas yang pada masa ini dijalankan oleh pihak-pihak berkuasa tersebut;
- (b) perkataan "**syarikat penerbangan yang ditetapkan**" hendaklah bermakna, sesebuah syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan yang telah ditetapkan secara bertulis oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, menurut Perkara 3 dari Perjanjian ini;
- (c) "**Konvensyen**" bermakna Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada tujuh haribulan Disember, 1944, dan termasuk mana-mana Tambahan yang dipakai di bawah Perkara 90 dari Konvensyen



tersebut dan sebarang pindaan Tambahan atau Konvensyen di bawah Perkara-Perkara 90 dan 94 dari Konvensyen itu setakat yang Tambahan-Tambahan dan pindaan-pindaan tersebut telah dipakai oleh kedua-dua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian; dan

- (d) perkataan-perkataan "wilayah", "perkhidmatan udara", "perkhidmatan udara antarabangsa" dan "singgah bagi maksud-maksud bukan pengangkutan" mempunyai makna yang masing-masing ditentukan kepadanya dalam Perkara-Perkara 2 dan 96 dari Konvensyen.

PERKARA 2 PEMBERIAN HAK-HAK PENGANGKUTAN

Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian memberikan kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hak-hak yang dinyatakan di dalam Perjanjian ini bagi maksud mengadakan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa berjadual pada laluan-laluan yang dinyatakan dalam Tambahan kepada Perjanjian ini. Perkhidmatan-Perkhidmatan dan laluan-laluan itu selepas ini masing-masing dipanggil "perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui" dan "laluan-laluan yang ditentukan".

2. Tertakluk kepada peruntukan-peruntukan Perjanjian ini, syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan yang ditetapkan oleh tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menikmati hak-hak yang berikut:-



- (a) untuk terbang tanpa mendarat melintasi wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi;
- (b) untuk membuat persinggahan-persinggahan di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bagi maksud-maksud bukan pengangkutan; dan
- (c) semasa mengendalikan suatu perkhidmatan yang dipersetujui pada suatu laluan yang ditentukan, syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan yang ditetapkan oleh tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah juga menikmati hak untuk mengambil dan menurunkan, di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi di tempat (tempat-tempat) yang ditentukan bagi laluan tersebut di dalam Tambahan kepada Perjanjian ini, pengangkutan antarabangsa bagi penumpang-penumpang, kargo atau mel.

3. Tiada sebarang apapun dalam perenggan 2 dari Perkara ini boleh dianggap memberi kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian kelebihan mengambil, di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, penumpang-penumpang, kargo atau mel yang ditujukan ke tempat lain di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu.



PERKARA 3

PENETAPAN SYARIKAT-SYARIKAT PENERBANGAN

Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mempunyai hak untuk menetapkan secara bertulis kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi sehingga dua buah syarikat penerbangan bagi maksud mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan-laluan yang ditentukan.

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

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

4. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mempunyai hak untuk enggan memberikan kebenaran mengendalikan yang disebutkan dalam perenggan 2 dari Perkara ini, atau untuk mengenakan syarat-syarat sebagaimana yang mungkin dianggapnya perlu pada menjalankan oleh sesebuah syarikat



penerbangan yang ditetapkan hak-hak yang dinyatakan dalam Perkara 2, dalam sebarang hal jika Pihak Yang Mengikat Perjanjian tersebut tidak berpuas hati bahawa pemilikan sepenuhnya dan kawalan berkesan syarikat penerbangan itu adalah terletak di tangan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menetapkan syarikat penerbangan itu atau warganegaranya. Bagi tujuan perenggan ini, ungkapan "pemilikan sepenuhnya dan kawalan berkesan" bermakna bahawa dalam sebarang hal jika syarikat penerbangan yang ditetapkan mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatannya di bawah Perjanjian ini dengan cara membuat sebarang perjanjian dengan syarikat penerbangan mana-mana negara lain atau Kerajaan atau warganegara mana-mana negara lain, Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menetapkan syarikat penerbangan itu atau warganegaranya hendaklah tidak dianggap mempunyai pemilikan sepenuhnya dan kawalan berkesan ke atas syarikat penerbangan yang ditetapkan itu, melainkan jika Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu atau warganegaranya, di samping pemilikan sebahagian besar aset syarikat penerbangan yang ditetapkan itu, juga mempunyai:-

- (i) kawalan berkesan dalam pengurusan syarikat penerbangan yang ditetapkan itu, dan
- (ii) pemilikan dan kawalan berkesan sebahagian besar kumpulan pesawat terbang dan peralatan yang digunakan dalam pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan.

5. Syarikat penerbangan yang ditetapkan dan dibenarkan itu boleh mula mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada bila-bila masa dengan syarat bahawa peruntukan-peruntukan Perkara ini dan Perkara-Perkara 10 dan 12 telah dipatuhi.



PERKARA 4

PEMBATALAN ATAU PENGGANTUNGAN KEBENARAN MENGENDALIKAN

Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian mempunyai sendiri hak untuk membatalkan atau menggantung kebenaran mengendalikan atau mengenakan syarat-syarat yang bersesuaian sebagaimana yang mungkin dianggapnya perlu sekiranya sesebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi gagal mematuhi undang-undang dan peraturan-peraturan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang disebut dahulu, atau sekiranya, pada pertimbangan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang disebut dahulu, terdapat kegagalan untuk memenuhi syarat-syarat yang di bawahnya hak-hak itu diberikan menurut Perjanjian ini. Ia hendaklah juga dikenakan jika peruntukan-peruntukan perenggan 4 dari Perkara 3 tidak dipatuhi. Tindakan tersebut hendaklah diambil hanya selepas perundingan dibuat di antara Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian menurut Perkara 15 dari Perjanjian ini melainkan jika penggantungan serta-merta pengendalian atau penerapan syarat-syarat adalah perlu untuk mengelakkan pelanggaran selanjutnya undang-undang, peraturan-peraturan atau peruntukan-peruntukan Perjanjian ini.

PERKARA 5

BAYARAN PENGGUNA

Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh mengenakan atau membenarkan untuk dikenakan bayaran yang adil dan berpatutan kerana



penggunaan lapangan-lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan lain penerbangan dengan syarat bayaran ini hendaklah tidak tinggi dari bayaran yang dibayar oleh syarikat-syarikat penerbangan lain yang terlibat dalam perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa yang serupa.

2. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menggalakkan perundingan di antara badan-badan bertanggungjawab mengenakan bayaran dan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan yang menggunakan kemudahan-kemudahan dan perkhidmatan-perkhidmatan itu, jika boleh, melalui pertubuhan perwakilan syarikat penerbangan. Notis yang berpatutan seharusnya diberikan kepada pengguna-pengguna mengenai sebarang cadangan untuk mengubah bayaran pengguna bagi membolehkan mereka memberikan pandangan sebelum perubahan dibuat.

3. Salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidaklah boleh memberikan keutamaan kepada syarikat penerbangannya sendiri atau mana-mana syarikat penerbangan yang lain dari syarikat penerbangan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi yang terlibat dalam perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa yang sama dalam mengenakan peraturan-peraturan kastam, imigresen, kuarantinnya dan peraturan-peraturan yang sama atau dalam menggunakan lapangan-lapangan terbang, jalan-jalan udara, perkhidmatan-perkhidmatan lalulintas udara dan kemudahan-kemudahan yang berkaitan di bawah kawalannya.



PERKARA 6

DUTI DAN PROSEDUR KASTAM

Pesawat terbang yang dikendalikan dalam perkhidmatan-perkhidmatan antarabangsa oleh syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan yang ditetapkan dari salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian, serta peralatan biasanya, bekalan bahan bakar dan minyak pelincir dan barang stor pesawat terbang yang sudah ada di dalam pesawat terbang, dimasukkan ke dalam atau dibawa di dalam pesawat terbang tersebut dan dimaksudkan hanya untuk digunakan oleh atau di dalam pesawat terbang tersebut hendaklah, berhubung dengan semua duti kastam, bayaran pemeriksaan dan duti atau cukai lain, diberikan di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, layanan yang tidak kurang baiknya dari yang diberikan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi kepada syarikat (syarikat-syarikat) penerbangannya sendiri yang mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa berjadual atau kepada syarikat-syarikat penerbangan negara yang paling diutamakan.

2. Layanan yang sama hendaklah diberikan terhadap alat-alat ganti yang dibawa masuk ke dalam wilayah salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk penyenggaraan atau pembaikan pesawat terbang yang digunakan dalam perkhidmatan-perkhidmatan antarabangsa oleh syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi.



3. Salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidaklah diwajibkan memberi kepada syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi pengecualian atau pengurangan duti kastam, bayaran pemeriksaan atau bayaran yang serupa melainkan jika Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu memberikan pengecualian atau pengurangan bayaran tersebut kepada syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang pertama.

4. Peralatan penerbangan biasa dan juga benda-benda dan bekalan-bekalan yang disimpan di dalam pesawat terbang salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh dipungah di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hanya dengan kebenaran pihak-pihak berkuasa Kastam wilayah tersebut.

5. Benda-benda yang disebutkan di dalam perenggan-perenggan 1, 2 dan 4 dari Perkara ini boleh dikehendaki untuk disimpan di bawah pengawasan atau kawalan Kastam.

6. Penumpang-penumpang dalam persinggahan terus melalui wilayah salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah tertakluk kepada tidak lebih dari suatu kawalan yang paling mudah. Begasi dan kargo dalam persinggahan terus hendaklah dikecualikan dari duti kastam dan cukai lain yang serupa.



PERKARA 7 PERWAKILAN

Syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah dibenarkan, atas dasar timbalbalas, untuk menyelenggarakan di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi wakil-wakil mereka dan kakitangan perdagangan, pengendalian dan teknikal seperti yang dikehendaki berhubung dengan pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui. Kakitangan ini hendaklah dipilih di kalangan warganegara-warganegara salah satu Pihak atau kedua-dua Pihak sebagaimana yang mungkin diperlukan.

2. Keperluan kakitangan ini boleh, pada pendapat syarikat penerbangan yang ditetapkan, dipenuhi oleh kakitangannya sendiri atau dengan menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan pertubuhan, syarikat atau syarikat penerbangan lain yang beroperasi di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, dan diberikuasa untuk melaksanakan perkhidmatan-perkhidmatan tersebut di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu.

3. Wakil-wakil dan kakitangan tersebut hendaklah tertakluk kepada undang-undang dan peraturan-peraturan yang berkuat kuasa Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, dan selaras dengan undang-undang dan peraturan-peraturan tersebut, Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu hendaklah, atas dasar timbalbalas dan dengan kelewatan yang minimum memberikan permit-permit bekerja, visa-visa pekerjaan yang diperlukan atau dokumen-dokumen lain yang serupa kepada wakil-wakil dan kakitangan yang disebutkan dalam perenggan 1 dari Perkara ini.



4. Berdasarkan kepada prinsip timbalbalas, tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian memberikan kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hak untuk melibatkan diri dalam penjualan pengangkutan udara di dalam wilayahnya secara langsung dan, atas budibicaranya, melalui wakil-wakilnya. Tiap-tiap syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah mempunyai hak untuk menjual pengangkutan tersebut dan mana-mana orang bebas membeli pengangkutan tersebut dalam matawang tempatan atau dalam sebarang matawang yang boleh ditukarkan secara bebas.

PERKARA 8

PENGENAAN UNDANG-UNDANG

Undang-undang dan peraturan-peraturan satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang mengawal kemasukan ke dalam atau bertolak dari wilayahnya pesawat terbang yang terlibat dalam perjalanan udara antarabangsa atau pengendalian dan perjalanan pesawat terbang tersebut semasa di dalam wilayahnya hendaklah dikenakan kepada pesawat terbang syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi.

2. Undang-undang dan peraturan-peraturan satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang mengawal kemasukan ke dalam, tinggal di dalam dan bertolak dari wilayahnya penumpang-penumpang, krew, kargo dan mel misalnya undang-undang dan peraturan-peraturan berkaitan dengan paspot, kastam, matawang dan kesihatan dan kuarantin hendaklah dikenakan kepada penumpang-penumpang,



krew, kargo dan mel yang dibawa oleh pesawat terbang syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi semasa mereka berada di dalam wilayah tersebut.

PERKARA 9

MUATAN/KEKERAPAN PERKHIDMATAN

Hendaklah terdapat peluang yang adil dan sama bagi syarikat-syarikat penerbangan kedua-dua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan-laluan yang ditentukan di antara wilayah-wilayah mereka masing-masing.

2. Dalam mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengambil kira kepentingan-kepentingan syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi supaya tidak akan menjejaskan secara tidak wajar perkhidmatan-perkhidmatan yang diberikan oleh syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu atas laluan yang sama.

3. Muatan yang hendak diadakan atas perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah mempunyai hubungan rapat dengan anggaran keperluan-keperluan pengangkutan udara bagi orang awam yang terbang di antara wilayah Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian.



4. Berdasarkan kepada prinsip-prinsip yang terkandung dalam perenggan-perenggan yang terdahulu, muatan yang hendak diadakan dan kekerapan perkhidmatan-perkhidmatan yang hendak dikendalikan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah dipersetujui di antara pihak-pihak berkuasa aeronautikal kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

5. Sebarang tambahan dalam muatan yang hendak diadakan dan/atau kekerapan perkhidmatan-perkhidmatan yang hendak dikendalikan oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan dari salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah berdasarkan terutamanya kepada keperluan-keperluan pengangkutan yang meningkat di antara wilayah Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian dan hendaklah tertakluk kepada persetujuan di antara kedua-dua pihak berkuasa aeronautikal. Sementara menunggu persetujuan atau penyelesaian tersebut, hak-hak muatan dan kekerapan yang telahpun berkuatkuasa hendaklah dipakai.

PERKARA 10

PENYEDIAAN MAKLUMAT PENGENDALIAN

Pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menyebabkan supaya syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan mereka yang ditetapkan mengemukakan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, untuk pertimbangan dan kebenaran mereka, sekurang-kurangnya enam puluh hari sebelum memulakan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, maklumat



berhubung dengan jenis perkhidmatan dan kekerapannya, jenis pesawat terbang yang hendak digunakan dan jadual-jadual penerbangan. Maklumat yang sama hendaklah juga diberikan sekurang-kurangnya 30 hari lebih awal ketika atau apabila sebarang perubahan hendak dikemukakan berhubung dengan pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui.

2. Syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah juga memberikan sebarang maklumat lain sebagaimana yang mungkin dikehendaki untuk memuaskan hati pihak-pihak berkuasa aeronautikal Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bahawa kehendak-kehendak Perjanjian ini sempurna dipatuhi.

PERKARA 11

PENYEDIAAN PERANGKAAAN

Pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menyebabkan supaya syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan mereka yang ditetapkan memberikan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi perangkaan berhubung dengan pengangkutan yang dibawa pada tiap-tiap bulan dalam perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui ke dan dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, dengan menunjukkan tempat-tempat naik dan turun pengangkutan tersebut. Perangkaan itu hendaklah diberikan dengan seberapa segera yang boleh selepas penghujung tiap-tiap bulan.



PERKARA 12

TARIF

Bagi maksud perenggan-perenggan yang berikut, perkataan "tarif" bermakna harga-harga yang akan dibayar kerana mengangkut penumpang-penumpang dan kargo dan syarat-syarat yang di bawahnya harga-harga ini dikenakan, termasuk harga-harga dan syarat-syarat bagi agensi dan perkhidmatan-perkhidmatan tambahan yang lain, tetapi tidak termasuk upah dan syarat-syarat kerana mengangkut mel.

2. Tarif yang akan dikenakan oleh syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan yang ditetapkan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian kerana mengangkut ke atau dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hendaklah ditetapkan pada paras yang berpatutan, dengan memperhitungkan semua faktor yang berkaitan, termasuk kos pengendalian, untung yang berpatutan dan tarif syarikat-syarikat penerbangan yang lain.

3. Tarif yang disebutkan dalam perenggan 2 dari Perkara ini hendaklah, jika boleh, dipersetujui di antara syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian dan persetujuan itu hendaklah, bilamana boleh, dicapai dengan menggunakan prosedur Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa.

4. Tarif yang dipersetujui itu hendaklah dikemukakan untuk persetujuan pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua-dua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian sekurang-kurangnya sembilan puluh (90) hari sebelum tarikh cadangan



untuk mengenalkannya. Dalam hal-hal yang khas, tempoh ini boleh dikurangkan, tertakluk kepada persetujuan pihak-pihak berkuasa tersebut.

5. Persetujuan ini boleh diberikan dengan nyata. Jika salah satu pihak berkuasa aeronautikal tiada menyatakan keengganannya untuk mempersetujuinya dalam tempoh tiga puluh (30) hari dari tarikh pengumuman, menurut perenggan 4 dari Perkara ini, tarif tersebut hendaklah dianggap sebagai dipersetujui. Sekiranya tempoh pengumuman dikurangkan, sebagaimana yang dipersyaratkan dalam perenggan 4, pihak-pihak berkuasa aeronautikal boleh mempersetujui bahawa tempoh bila sebarang keengganannya untuk mempersetujui mesti diberitahu hendaklah kurang dari tiga puluh (30) hari.

6. Jika suatu tarif tidak dapat dipersetujui menurut perenggan 3 dari Perkara ini, atau jika, dalam tempoh yang boleh dikenakan menurut perenggan 5, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian memberi kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi notis enggan mempersetujui suatu tarif yang dipersetujui menurut peruntukan-peruntukan perenggan 3, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah berusaha untuk menentukan tarif tersebut melalui persetujuan bersama.

7. Jika pihak-pihak berkuasa aeronautikal tidak dapat bersetuju atas sebarang tarif yang dikemukakan kepada mereka di bawah perenggan 4 dari Perkara ini, atau atas penentuan sebarang tarif di bawah perenggan 6, pertikaian tersebut hendaklah diselesaikan menurut peruntukan-peruntukan Perkara 17 dari Perjanjian ini.



8. Suatu tarif yang ditentukan menurut peruntukan-peruntukan Perkara ini hendaklah terus berkuatkuasa sehingga suatu tarif baru telah ditentukan. Walaupun demikian, suatu tarif hendaklah tidak dilanjutkan menurut perenggan ini selama lebih dari dua belas (12) bulan selepas tarikh bila ia sebaliknya mungkin telah tamat tempohnya.

PERKARA 13

PEMINDAHAN PENDAPATAN

Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian memberikan kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hak untuk meremit ke ibu pejabatnya, lebih/baki perbelanjaan dari pendapatan yang diperolehi di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang pertama. Remitan tersebut, walau bagaimanapun, hendaklah dibuat dalam sebarang matawang yang boleh ditukarkan, dan tertakluk kepada, dan menurut peraturan-peraturan pertukaran matawang asing Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang di dalam wilayahnya pendapatan tersebut terakru.

2. Pemindahan tersebut hendaklah dilakukan berdasarkan kadar pertukaran rasmi bagi pembayaran matawang, atau jika tidak terdapat kadar pertukaran rasmi, pada kadar pasaran pertukaran matawang asing yang terpakai bagi pembayaran matawang.



3. Sekiranya penyusunan khas yang menentukan penyelesaian pembayaran berkuatkuasa di antara kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian, peruntukan-peruntukan penyusunan tersebut hendaklah dikenakan kepada pemindahan wang di bawah perenggan 1 dari Perkara ini.

PERKARA 14

KESELAMATAN PENERBANGAN

Selaras dengan hak-hak dan kewajipan-kewajipan mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian mengesahkan sekali lagi bahawa kewajipan mereka antara satu sama lain untuk mengawal keselamatan penerbangan awam terhadap perbuatan-perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang merupakan bahagian yang melengkapkan Perjanjian ini. Tanpa menghadkan keluasan makna hak-hak dan kewajipan-kewajipan mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah khasnya, bertindak menepati dengan peruntukan-peruntukan Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Perbuatan-Perbuatan Lain Tertentu Yang Dilakukan di dalam Pesawat Terbang, yang ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963, Konvensyen bagi Penumpasan Rampasan Pesawat Terbang Yang Menyalahi Undang-Undang, yang ditandatangani di The Hague pada 16 Disember 1970 dan Konvensyen bagi Penumpasan Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, yang ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971.



2. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memberi atas permintaan segala bantuan yang perlu antara satu sama lain untuk mencegah perbuatan-perbuatan merampas pesawat terbang awam yang menyalahi undang-undang dan perbuatan-perbuatan lain yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan pesawat terbang tersebut, penumpang-penumpang dan krewnya, lapangan-lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan perjalanan udara, dan sebarang ancaman lain terhadap keselamatan penerbangan awam.

3. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, dalam hubungan bersama mereka, bertindak menepati dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan yang ditetapkan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa setakat yang pertuntukan-peruntukan keselamatan tersebut boleh dikenakan kepada Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian, mereka akan menghendaki supaya pengendali-pengendali pesawat terbang yang berdaftar di negara mereka atau pengendali-pengendali pesawat terbang yang mempunyai tempat perniagaan utama atau kediaman tetapnya di dalam wilayah mereka dan pengendali-pengendali lapangan terbang di dalam wilayah mereka bertindak menepati dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan tersebut.

4. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian bersetuju bahawa pengendali-pengendali pesawat terbang tersebut boleh dikehendaki untuk mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang disebutkan dalam perenggan 3 di atas yang dikehendaki oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk kemasukan ke dalam, perlepasan dari, atau semasa berada di



dalam, wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memastikan bahawa langkah-langkah yang cukup dikenakan dengan berkesan di dalam wilayahnya untuk melindungi pesawat terbang dan untuk memeriksa penumpang-penumpang, krew, barang-barang yang dibawa sendiri, begasi, kargo dan barang stor pesawat terbang sebelum dan semasa menaiki dan memuat. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah juga memberi pertimbangan yang simpatik terhadap sebarang permintaan daripada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas yang menasabah bagi menghadapi sesuatu ancaman tertentu.

5. Apabila suatu kejadian atau ancaman suatu kejadian perampasan pesawat terbang awam yang menyalahi undang-undang atau perbuatan-perbuatan lain yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan pesawat terbang tersebut, penumpang-penumpang dan krewnya, lapangan-lapangan terbang atau kemudahan-kemudahan perjalanan udara berlaku, Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah membantu antara satu sama lain dengan memberikan kemudahan perhubungan dan langkah-langkah lain yang bersesuaian yang dimaksudkan untuk menamatkan dengan cepat dan selamat kejadian tersebut atau ancamannya.

6. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengambil langkah-langkah, sebagaimana yang mungkin didapatinya boleh dilakukan, untuk memastikan bahawa sesebuah pesawat terbang yang terdedah kepada suatu perbuatan merampas yang menyalahi undang-undang atau perbuatan-perbuatan gangguan lain yang menyalahi undang-undang yang telah mendarat di dalam



wilayahnya ditahan di bumi melainkan jika perlepasannya dikehendaki dengan mengatasi kewajiban untuk melindungi nyawa manusia. Bilamana boleh, langkah-langkah tersebut hendaklah diambil berdasarkan perundingan bersama.

7. Sebarang penyimpangan daripada peruntukan-peruntukan Perkara ini hendaklah dikendalikan menurut Perkara 15 dan boleh menjadi alasan untuk mengenakan Perkara 4 dari Perjanjian ini.

PERKARA 15 PERUNDINGAN

Atas semangat kerjasama yang rapat, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah selalu bertukar-tukar pandangan mengenai pengenaan dan tafsiran Perjanjian ini.

PERKARA 16 UBAHSUAIAN

Jika salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian memikirkannya mustahak untuk mengubahsuai sebarang peruntukan Perjanjian ini, ia boleh meminta supaya diadakan perundingan dengan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi; perundingan tersebut, yang mungkin di antara pihak-pihak berkuasa aeronautikal dan yang mungkin melalui perbincangan atau melalui persuratan, hendaklah bermula dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh



permintaan. Sebarang ubahsuaian yang dipersetujui itu hendaklah mula berkuatkuasa apabila ia telah disahkan melalui pertukaran nota diplomatik.

2. Ubahsuaian pada laluan-laluan yang dinyatakan dalam Tambahan boleh dibuat dengan persetujuan langsung di antara pihak-pihak berkuasa aeronautikal yang layak dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian dan hendaklah disahkan dengan bertukar-tukar surat.

PERKARA 17 PENYELESAIAN PERTIKAIAN

Jika sebarang pertikaian timbul berhubung dengan tafsiran atau penerapan Perjanjian ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah berusaha menyelesaikannya melalui perundingan di antara mereka sendiri, jika gagal pertikaian tersebut hendaklah dirujuk kepada Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk penyelesaian.

PERKARA 18 PENERAPAN KONVENSYEN UDARA PELBAGAI HALA

Setakat mana ia boleh dikenakan kepada perkhidmatan-perkhidmatan udara yang diadakan di bawah Perjanjian ini, peruntukan-peruntukan Konvensyen hendaklah terus berkuatkuasa dalam bentuknya sekarang di antara Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian dalam tempoh Perjanjian ini, seolah-olah ia merupakan



bahagian yang melengkapkan Perjanjian ini, melainkan jika kedua-dua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian mengesahkan sebarang pindaan kepada Konvensyen, yang mula berkuatkuasa dengan sewajarnya, dalam hal itu Konvensyen sebagaimana yang dipinda hendaklah terus berkuatkuasa dalam tempoh Perjanjian ini.

2. Jika suatu konvensyen am udara pelbagai hala mula berkuatkuasa berkaitan dengan kedua-dua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian, maka peruntukan-peruntukan konvensyen itu hendaklah dipakai.

PERKARA 19

TAMBAHAN

Tambahan yang dilampirkan kepada Perjanjian ini hendaklah dianggap sebagai sebahagian daripada Perjanjian ini dan semua sebutan kepada Perjanjian ini hendaklah termasuk sebutan kepada Tambahan, kecuali jika dipersyaratkan dengan nyata sebaliknya.

PERKARA 20

MULA BERKUATKUASA

Setelah mematuhi prosedur perlembagaan yang diperlukan, Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh ia ditandatangani.



PERKARA 21

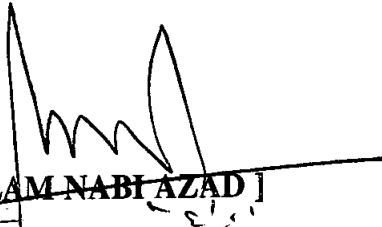
PENAMATAN

Salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh pada bila-bila masa memberi notis bertulis kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi mengenai hasratnya untuk menamatkan Perjanjian ini. Notis itu hendaklah disampaikan serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Jika notis itu diberikan, Perjanjian ini hendaklah ditamatkan dua belas bulan selepas tarikh penerimaan notis itu oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, melainkan jika notis untuk menamatkannya ditarik balik dengan persetujuan sebelum tamatnya tempoh ini. Jika tiada pengesahan penerimaan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, maka notis itu hendaklah dianggap telah diterima empat-belas hari selepas penerimaan notis itu oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

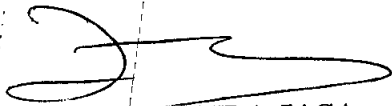


Diperbuat di New Delhi, India pada hari ini 6 haribulan November, 1995, dalam dua salinan asal tiap-tiap satu dalam Bahasa-Bahasa Melayu, Hindi dan Inggeris, semua naskah adalah sama sahnyanya. Jika terdapat sebarang perbezaan tafsiran, maka naskah dalam Bahasa Inggeris hendaklah dipakai.

BAGI PIHAK KERAJAAN INDIA


[~~GHULAM NABI AZAD~~]
Menteri Kesatuan bagi
Penerbangan Awam dan
Perlancongan.

**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



TAMBAHAN

BAHAGIAN I

Syarikat (Syarikat-Syarikat) penerbangan yang ditetapkan dari India berhak untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan-laluan berikut:-

Tempat-tempat Bermula	Tempat-tempat Pertengahan	Tempat-tempat Tujuan	Tempat-tempat Jauh
1.	2.	3.	4.
Tempat-tempat di India	Singapura atau Kuala Lumpur	Bandar Seri Begawan	Mana-mana tiga tempat pilihan

BAHAGIAN II

Syarikat (Syarikat-Syarikat) penerbangan dari Negara Brunei Darussalam berhak untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan-laluan berikut:

Tempat-tempat Bermula	Tempat-tempat Pertengahan	Tempat-tempat Tujuan	Tempat-tempat Jauh
1.	2.	3.	4.
Tempat-tempat di Negara Brunei Darussalam	Singapura atau Kuala Lumpur	Calcutta	Abu Dhabi atau Dubai



- 1) Syarikat (Syarikat-Syarikat) penerbangan yang ditetapkan dari salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh dalam sebarang atau semua penerbangannya tidak singgah di sebarang tempat pertengahan atau tempat jauh dengan syarat bahawa perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan-laluan ini bermula di suatu tempat di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menetapkan syarikat penerbangan tersebut.
- 2) Syarikat (Syarikat-Syarikat) penerbangan yang ditetapkan dari salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh menjalankan hak-hak pengangkutan penuh (fifth freedom traffic rights) ke/dari mana-mana satu tempat pertengahan atau jauh dalam tiap-tiap penerbangan.
- 3) Suatu tempat pertengahan dan/atau suatu tempat jauh apabila telah ditentukan oleh syarikat (syarikat-syarikat) penerbangan yang ditetapkan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah tidak diubah dalam tempoh IATA Traffic.



AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF INDIA

AND

**THE GOVERNMENT OF HIS MAJESTY THE SULTAN AND YANG
DI-PERTUAN OF BRUNEI DARUSSALAM**

The Government of India and the Government of His Majesty The Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

- (a) the term "aeronautical authorities" shall mean, in the case of the Government of India, the Director General of Civil Aviation and in the case of the Government of His Majesty The Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam, the Minister of Communications or in both cases, any person or body authorised to perform the functions currently exercised by the said authorities.
- (b) the term "designated airline" shall mean



सत्यमेव जयते

: 2 :

an airline(s) which the aeronautical authorities of one Contracting Party have designated in writing to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement.

- (c) "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 by both Contracting Parties, and
- (d) the terms "territory", "air service", "International air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

ARTICLE 2

GRANT OF TRAFFIC RIGHTS

Each Contracting Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:-

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



: 3 :

- (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
- (c) while operating an agreed service on a specified route, the airline(s) designated by each Contracting Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Contracting Party at the point(s) specified for that route in the Annex to this Agreement, international traffic in passengers, cargo or mail.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION OF AIRLINES

Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party upto two airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorisation(s).

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.



: 4 :

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated airline operates its services under this Agreement by entering into any agreement with the airline of any other country or the Government or nationals of any other country, the Contracting Party designating the airline or its nationals shall not be deemed to have substantial ownership and effective control of the designated airline, unless the Contracting Party or its nationals, in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airline, have also:-

- (i) effective control in the management of the designated airline, and
- (ii) ownership and effective control of the major part of the fleet of aircraft and equipment used in the operation of the services.

5. The airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services at any time provided that the provisions of this Article and of Articles 10 and 12 have been complied with.

ARTICLE 4

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

Each Contracting Party reserves the right to itself to revoke or suspend the operating authorisation or impose such appropriate conditions



सत्यमेव जयते
: 5 :

as it may deem necessary in the case of failure by a designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former party, or in case, in the judgement of the former party, there is a failure to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement. This shall also apply if the provisions of paragraph (4) of Article 3 are not complied with. Such action shall be taken only after consultation between the Contracting Parties in accordance with Article 15 of this Agreement unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringement of laws, regulations or provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

USER CHARGES

Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by the other airlines engaged in similar international air services.

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

3. Neither of the Contracting Party shall give preference to its own or to any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.



: 6 :

ARTICLE 6

CUSTOMS DUTIES AND PROCEDURES

Aircraft operated on international services by the designated airline(s) of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores already on board, introduced into or taken on board such aircraft and intended solely for use by or in such aircraft shall, with respect to all customs duties, inspection fees and other duties or taxes, be accorded in the territory of the other Contracting Party, treatment not less favourable than that granted by the other Contracting Party to its own airline(s) operating scheduled international air services or to the airlines of the most favoured nation.

2. The same treatment shall be accorded to spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall be obliged to grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party exemption or remission of customs duty, inspection fees or similar charges unless such other Contracting Party grants exemption or remission of such charges to the designated airline(s) of the first Contracting Party.

4. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of such territory.



: 7 :

5. Materials referred to in paragraph (1), (2) and (4) of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

6. Passengers in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 7

REPRESENTATION

The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. These staff shall be chosen among nationals of either or both Parties as may be necessary.

2. These staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of another organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorised 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, and consistent with such laws and regulations, such 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.



: 8 :

4. Based on the principle of reciprocity, each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation in local currency or in any freely convertible currency.

ARTICLE 8

APPLICABILITY OF LAWS

The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail such as those regarding passports, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

ARTICLE 9

CAPACITY/FREQUENCY OF SERVICES

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



सत्यमेव जयते
: 9 :

2. In operating the agreed services, the airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide(s) on the same route.

3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the travelling public between the territories of the Contracting Parties.

4. Based upon the principles enshrined in the preceding paragraphs, the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

5. Any increase in the capacity to be provided and/or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be based primarily on the increased requirements of traffic between the territories of the Contracting Parties and shall be subject to agreement between the two aeronautical authorities. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

ARTICLE 10

PROVISION OF OPERATING INFORMATION

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airline(s) to file with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, for their consideration and approval, at least sixty days prior to the inauguration of the agreed services, information relating to the type of service and its



सत्यमेव जयते

: 10 :

frequency, the type of aircraft to be used and the flight schedules. Similar information shall also be supplied at least 30 days in advance as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

2. The designated airlines shall also furnish any other information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other party that the requirements of the Agreement are being duly observed.

ARTICLE 11

PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airline(s) to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Contracting Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month.

ARTICLE 12

TARIFFS

For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.



: 11 :

2. The tariffs to be charged by the designated airline(s) of one Contracting Party for carriage to or 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, and the tariffs of other airlines.

3. The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article shall if possible, be agreed between the designated airlines of the two Contracting Parties and such agreement shall, wherever possible, be reached using the procedures of the International Air Transport Association.

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, those tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5) the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (3), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to establish the tariff by mutual agreement.



7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the establishment of any tariff under paragraph (6), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

ARTICLE 13

TRANSFER OF EARNINGS

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess/over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in any convertible currency, and subject to, and in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

2. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rate for currency payment, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.

3. In case special arrangements ruling the settlement of payments are in force between the two Contracting Parties, the provisions of such arrangements shall be applied to the transfer of funds under paragraph (1) of this Article.



: 13 :

ARTICLE 14

AVIATION SECURITY

Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 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 Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971.

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

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation 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 of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.



सत्यमेव जयते

: 14 :

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

7. Any departure from the provisions of this Article shall be dealt with in accordance with Article 15 and may constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement.



: 15 :

ARTICLE 15

CONSULTATION

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall exchange views regularly on the application and interpretation of this Agreement.

ARTICLE 16

MODIFICATION

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussions or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to routes specified in the Annex may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall be confirmed by an exchange of letters.

ARTICLE 17

SETTLEMENT OF DISPUTES

If any dispute arises relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.



सत्यमेव जयते

: 16 :

ARTICLE 18

APPLICABILITY OF MULTILATERAL AIR CONVENTIONS

To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of the Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention, which shall have duly come into force, in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of this agreement.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

ARTICLE 19

ANNEX

The Annex attached to this Agreement shall be deemed to be a part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex, except where otherwise expressly provided.

ARTICLE 20

ENTRY INTO FORCE

After compliance with necessary constitutional procedures, this Agreement shall come into force on the date of signature.

ARTICLE 21

TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its



: 17 :

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

DONE at New Delhi this 6th day of November, 1995 in two originals each in Hindi, Malay and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT
OF INDIA

(GHULAM NABI AZAD)
Union Minister
of Civil Aviation
and Tourism.

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 HAJI
SULAIMAN)
Minister of Communications.



सत्यमेव जयते
: 18 :

ANNEX

SECTION - I

The designated airline(s) of India shall be entitled to operate the agreed services on the following routes :-

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
1	2	3	4
Points in India	Singapore or Kuala Lumpur	Bandar Seri Begawan	Any three points of choice

SECTION II

The designated airline(s) of Brunei Darussalam shall be entitled to operate agreed services on the following route:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
1	2	3	4
Points in Brunei Darussalam	Singapore or Kuala Lumpur	Calcutta	Abu Dhabi or Dubai

1. The designated airline(s) of either Contracting Party may on any or all of its flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.



: 19 :

2. The designated airline(s) of either Contracting Party may exercise fifth freedom traffic rights to/ from any one intermediate and one beyond point on each flight.

3. An intermediate point and/ or a beyond point once specified by the designated airline(s) of a Contracting Party shall not be changed during an IATA Traffic period.
