



Treaty Series No. 7 (1961)

Agreement

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

for Air Services between and beyond their
respective territories

London, November 23, 1960

*Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign Affairs
by Command of Her Majesty
February 1961*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

ONE SHILLING NET

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED
KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
INDONESIA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND
THEIR RESPECTIVE TERRITORIES**

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Indonesia,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation⁽¹⁾ opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond United Kingdom and Indonesian territories,

Have agreed as follows :—

ARTICLE 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires :—

- (a) the term “ the Convention ” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 or 94 thereof;
- (b) the term “ aeronautical authorities ” means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of the Republic of Indonesia, the Minister of Air Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;
- (c) the term “ designated airline ” means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;
- (d) the term “ territory ” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State; and
- (e) the terms “ air service ”, “ international air service ”, “ airline ” and “ stop for non-traffic purposes ” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule thereto (hereinafter called “ the agreed services ” and “ the specified routes ”).

(1) “ Treaty Series No. 8 (1953) ”, Cmd. 8742.

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:—

- (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 at the points specified for that route in the Schedule to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

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

(4) Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article, the operation of agreed services in areas of hostilities or military occupation, or in areas affected thereby, shall, in accordance with Article 9 of the Convention, be subject to the approval of the competent military authorities.

ARTICLE 3

(1) Each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

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

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services, provided that a service shall not be operated unless a tariff is in force in respect of it established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails

to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 4

(1) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges :

- (a) in the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption; and
- (b) in the case of fuel and lubricating oils not included under (a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

(2) The treatment specified in paragraph (1) of this Article shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

ARTICLE 5

(1) 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.

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

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

- (i) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (ii) 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; and
- (iii) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 6

In pursuance of the principle of fair and equal opportunity stated in Article 5 (1), each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by those airlines in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. Such transfer shall be at the official rate of exchange, where such a rate exists, or otherwise at a rate equivalent to that at which the receipts were earned.

ARTICLE 7

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement.

(5) (a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 10 of the present Agreement.

(b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 8

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required

for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 9

There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

ARTICLE 10

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. 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 International Court of Justice may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

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

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

ARTICLE 11

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement including the Schedule hereto, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

(2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 12

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve (12) 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 (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 13

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 11 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 14

The present Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

Done this twenty-third day of November, nineteen hundred and sixty, in duplicate at London in the English and Indonesian languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the United
Kingdom.

For the Government of the Republic
of Indonesia.

LANSDOWNE.

SUNARIO.

ROUTE SCHEDULE

SECTION I

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

1. London—points in Europe, the Near and Middle East—Karachi—Delhi—Bombay or Calcutta—Colombo—Rangoon or Bangkok—Kuala Lumpur—Singapore—Djakarta—points in Australia and New Zealand.

2. Points in British North Borneo—Tarakan—Balikpapan.

3. Singapore—Penang—Medan.

4. Singapore—Palembang—Djakarta—Perth.

5. Hong Kong—Bangkok—Kuala Lumpur—Singapore—Djakarta—Denpasar.

6. Hong Kong—Manila—Labuan or Brunei—Djakarta or Denpasar—Denpasar or Djakarta—points in Australia.

Note 1. The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in United Kingdom territory.

Note 2. Services on the above routes may only use those points in Indonesian territory at which there are airports open to international air services.

SECTION II

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Indonesia

1. Medan—Singapore.

2. Djakarta—Singapore.

3. Djakarta—Singapore—Bangkok.

4. Djakarta—Singapore—Kuala Lumpur—Bangkok—Hong Kong—Tokyo.

5. Djakarta—Manila—Hong Kong—Tokyo.

6. Djakarta—Hong Kong.

Note 1. The designated airline or airlines of Indonesia may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Indonesian territory.

Note 2. Services on the above routes may only use those points in United Kingdom territory at which there are airports open to international air services.

Note 3. When so designated by the Government of Indonesia, an airline designated by that Government shall be entitled to operate air services from Djakarta on a route terminating in London via points corresponding to those in route 1 of Section I above.

**PERSETUDJUAN ANTARA PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
DAN PEMERINTAH KERADJAAAN INGGERIS TENTANG
DINAS-DINAS PENERBANGAN ANTARA DAN DILUAR
WILAJAH MASING-MASING**

Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Keradjaan Inggeris dan Irlandia Utara,

Sebagai peserta pada Konvensi tentang Penerbangan Sipil Internasional jang terbuka untuk penandatanganan di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944, dan

Berhasrat untuk mengadakan suatu Persetudjuan sebagai tambahan pada Konvensi tersebut, dengan maksud untuk mengadakan dinas-dinas penerbangan antara dan diluar wilayah Indonesia dan wilayah Keradjaan Inggeris,

Menjetudjui sebagai berikut:—

PASAL 1

Untuk maksud Persetudjuan ini, ketjuali djika dalam hubungan pasal-pasalnja dikehendaki lain:—

- (a) Istilah “Konvensi” berarti Konvensi tentang Penerbangan Sipil Internasional, jang terbuka untuk penandatanganan di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 dan meliputi segala lampiran jang termaktub dalam pasal 90 dari Konvensi tersebut serta segala perubahan dari lampiran-lampiran atau Konvensi menurut pasal-pasal 90 atau 94 dari Konvensi itu;
- (b) istilah “Para Pembesar Penerbangan” berarti, dalam hal Keradjaan Inggeris, Menteri Penerbangan dan setiap orang atau badan jang dikuasakan untuk menjelenggarakan setiap tugas jang dilakukan sekarang oleh Menteri tersebut atau tugas-tugas sematjam itu, dan dalam hal Republik Indonesia, Menteri Perhubungan Udara dan setiap orang atau badan, jang dikuasakan untuk menjelenggarakan setiap tugas jang dilakukan sekarang oleh Menteri tersebut atau tugas-tugas sematjam itu;
- (c) istilah “Perusahaan Penerbangan jang ditundjuk” berarti suatu perusahaan penerbangan jang akan ditundjuk oleh Fihak Berdjandji jang satu, dengan pemberitahuan setjara tertulis kepada Fihak Berdjandji jang lain, sesuai dengan pasal 3 dari Persetudjuan ini, guna penjelenggaraan dinas-dinas penerbangan dalam route-route jang diperintji dalam pemberitahuan itu;
- (d) istilah “wilajah” berhubungan dengan sesuatu Negara berarti wilajah daratan dan perairan territorial, jang terlekat padanja jang berada dibawah kedaulatan, perlindungan atau perwalian (trusteeship) dari pada Negara itu, dan
- (e) istilah-istilah “dinas penerbangan”, “dinas penerbangan internasional”, “perusahaan penerbangan” dan “pendaratan dengan maksud-maksud non-traffic” mempunyai arti masing-masing sebagaimana ditentukan dalam pasal 96 dari pada Konvensi.

PASAL 2

(1) Masing-masing Fihak Berdjandji memberikan kepada Fihak Berdjandji jang lain hak-hak jang diperintji dalam Persetujuan ini untuk maksud menjelenggarakan dinas-dinas penerbangan dalam route-route jang telah diperintji dalam bagian jang bersangkutan dari Schedule itu (selandjutnja disebut “dinas penerbangan jang telah disetudji” dan “route-route jang terperintji”).

(2) Dengan tunduk pada ketentuan-ketentuan dari pada Persetujuan ini maka perusahaan-perusahaan penerbangan jang ditundjuk oleh masing-masing Fihak Berdjandji, selama melakukan penerbangan jang telah disetudji dalam suatu route tertentu, akan memperoleh wewenang-wewenang (privileges) sebagai berikut:—

- (a) terbang melalui, tanpa mendarat, wilayah Fihak Berdjandji jang lain;
- (b) mengadakan pendaratan-endaratan dalam wilayah tersebut dengan maksud-maksud non-traffic dan
- (c) mengadakan pendaratan-endaratan dalam wilayah tersebut ditempat-ditempat jang telah diperintji untuk route itu dalam Schedule pada Persetujuan ini dengan tudjuan untuk menurunkan dan menerima muatan internasional berupa penumpang-penumpang, barang-barang dan benda-benda pos.

(3) Ajat (2) pasal ini sekali-kali tidak berarti memberikan kepada perusahaan-perusahaan penerbangan dari Fihak Berdjandji jang satu wewenang (privilege) untuk menerima dalam wilayah Fihak Berdjandji jang lain penumpang-penumpang, barang-barang atau benda-benda pos, jang diangkut atas pembajakan atau sewaan dan ditudjukan untuk tudjuan tempat lain didalam wilayah Fihak Berdjandji jang lain itu.

(4) Sekalipun ditentukan ketentuan-ketentuan dalam ajat-ajat (1) dan (2) dari pasal ini, penjelenggaraan dari dinas-dinas penerbangan jang telah disetudji didaerah-daerah jang tidak aman atau dibawah pengawasan militer, atau didaerah-daerah jang dipengaruhi oleh keadaan termaksud, sesuai dengan pasal 9 dari Konvensi, akan memerlukan idzin dari para penguasa militer jang berwenang.

PASAL 3

(1) Masing-masing Fihak Berdjandji harus menundjuk setjara tertulis kepada Fihak Berdjandji jang lain satu atau lebih perusahaan-perusahaan penerbangan untuk maksud menjelenggarakan dinas-dinas penerbangan jang telah disetudji dalam route-route jang telah diperintji.

(2) Setelah menerima penundjukan tersebut, Fihak Berdjandji jang lain akan, dengan tunduk pada ketentuan-ketentuan dari ajat-ajat (3) dan (4) pasal ini, dengan tanpa menunda memberikan kepada perusahaan atau perusahaan-perusahaan penerbangan jang telah ditundjuk idzin penerbangan jang diperlukan.

(3) Pembesar-pembesar penerbangan dari Fihak Berdjandji jang satu boleh meminta kepada perusahaan penerbangan jang ditundjuk oleh Fihak Berdjandji jang lain untuk membuktikan, bahwa perusahaan penerbangan itu telah dapat memenuhi sjarat-sjarat jang telah ditetapkan dalam undang-undang dan peraturan-peraturan jang biasanja dan sepatutnja didjalankan oleh mereka sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari Konvensi mengenai penjelenggaraan dinas-dinas penerbangan komersiil internasional.

(4) Masing-masing Fihak Berdjandji berhak menolak penundjukan sesuatu perusahaan penerbangan dan menahan atau mentjabut pemberian kepada suatu perusahaan penerbangan wewenang-wewenang (privileges) jang telah diperintji dalam ajat (2) pasal 2 dari Persetudjuan ini atau untuk menetapkan sjarat-sjarat demikian sebagaimana mungkin dianggap perlu olehnja dalam melaksanakan wewenang-wewenang (privileges) itu oleh sesuatu perusahaan penerbangan dalam setiap hal dimana tidak dianggapnja terbukti, bahwa hak milik substantiil dan pengawasan efektif dari perusahaan penerbangan itu dipegang oleh Fihak Berdjandji jang menundjuk perusahaan atau oleh warganegara-warganegara dari Fihak Berdjandji jang menundjuk perusahaan penerbangan itu.

(5) Setiap waktu sesudah ketentuan-ketentuan dalam ajat-ajat (1) dan (2) dari pasal ini telah dipenuhi, suatu perusahaan penerbangan jang telah ditundjuk dan diberi idzin sematjam itu diperbolehkan memulai menjelenggarakan dinas-dinas penerbangan jang telah disetudjui dengan sjarat, bahwa suatu dinas penerbangan tidak akan dilakukan, terketjuali djika telah berlaku tarip mengenai itu jang telah ditentukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari pasal 7 dari Persetudjuan ini.

(6) Masing-masing Fihak Berdjandji berhak menghentikan untuk sementara pelaksanaan wewenang-wewenang (privileges) oleh suatu perusahaan penerbangan jang telah diperintji dalam ajat (2) pasal 2 dari Persetudjuan ini atau untuk menetapkan sjarat-sjarat sematjam itu jang boleh dianggap perlu olehnja dalam pelaksanaan wewenang-wewenang itu oleh suatu perusahaan penerbangan dalam tiap-tiap hal dimana perusahaan penerbangan itu nampak tidak memenuhi undang-undang atau peraturan-peraturan dari Fihak Berdjandji jang memberikan wewenang-wewenang itu ataupun nampak tidak melakukan penerbangan sesuai dengan sjarat-sjarat jang ditentukan dalam Persetudjuan ini; dengan sjarat, bahwa terketjuali djika penghentian segera untuk sementara waktu atau penetapan sjarat-sjarat diperlukan guna menghindarkan pelanggaran-pelanggaran lebih landjut dari pada undang-undang atau peraturan-peraturan, hak ini hanja akan dilaksanakan sesudah konsultasi dengan Fihak Berdjandji jang lain.

PASAL 4

(1) Bahan Bakar, minjal pelintjir, alat-alat bagian (onderdil-onderdil), alat-alat perlengkapan pesawat terbang jang biasa serta persediaan kebutuhan-kebutuhan pesawat, jang dimasukkan kedalam wilayah Fihak Berdjandji jang satu, atau jang dibawa kedalam pesawat terbang didalam wilayah itu, oleh atau untuk kepentingan Fihak Berdjandji jang lain atau perusahaan atau perusahaan-perusahaan penerbangan jang ditundjuk, dan jang dimaksudkan khusus untuk pemakaian oleh atau dalam pesawat terbang dari perusahaan-perusahaan penerbangan tersebut, akan mendapat perlakuan oleh Fihak Berdjandji jang pertama berkenaan dengan padjak-padjak pabean, ongkos-ongkos pemeriksaan dan lain bea dan pungutan-pungutan negara atau setempat jang sematjam itu:—

(a) Diadakan pembebasan dalam hal bahan bakar dan minjak-minjak pelintjir jang tinggal dalam pesawat terbang dipelabuhan udara pendaratan jang terachir, sebelum keberangkatan dari wilayah tersebut, dan

(b) Dalam hal bahan bakar dan minjak-minjak pelintjir tidak termasuk dalam (a) dan alat-alat bagian (onderdil-onderdil), persediaan perlengkapan pesawat terbang jang biasa dan kebutuhan-kebutuhan pesawat terbang akan diberikan perlakuan jang tidak kurang baiknja dari pada jang diberikan terhadap persediaan-persediaan sematjam itu, jang dimasukkan kedalam wilayah tersebut, atau dibawa kedalam pesawat terbang diwilayah itu dan dimaksudkan untuk pemakaian oleh atau didalam pesawat terbang dari pada suatu perusahaan penerbangan nasional dari Fihak Berdjandji jang pertama, atau dari perusahaan penerbangan asing jang mendapat pelajanan jang terbaik jang melakukakan penerbangan internasional.

(2) Perlakuan jang telah diperintji dalam ajat (1) pasal ini akan merupakan tambahan tanpa mengurangi apa jang masing-masing Fihak Berdjandji berwadajib untuk memenuhi sesuai dengan pasal 24 dari Konvensi.

PASAL 5

(1) Kesempatan jang pantas dan jang sebanding akan diberikan kepada perusahaan-perusahaan penerbangan dari kedua Fihak Berdjandji untuk melakukan dinas-dinas penerbangan jang telah disetujui dalam route-route jang telah diperintji antara wilayah mereka masing-masing.

(2) Dalam melakukan dinas-dinas penerbangan jang telah disetujui itu, perusahaan-perusahaan penerbangan dari masing-masing Fihak Berdjandji harus memperhatikan kepentingan-kepentingan perusahaan-perusahaan penerbangan dari Fihak Berdjandji jang lain, sedemikian rupa sehingga tidak terlalu mempengaruhi dinas-dinas penerbangan jang fihak jang kedua menjelenggarakan diseluruh atau sebagian route jang bersamaan.

(3) Dinas-dinas penerbangan jang telah disetujui jang diselenggarakan oleh perusahaan-perusahaan penerbangan jang telah ditunjuk dari Fihak-fihak Berdjandji harus memenuhi setjukupnja kebutuhan-kebutuhan untuk umum untuk pengangkutan dalam route-route jang telah diperintji dan harus mempunjai sebagai tudjuan mereka jang pertama, dan berdasarkan pada suatu faktor muatan jang selajaknja, suatu penjediaan kemampuan jang tjukup untuk melajani kebutuhan-kebutuhan jang ada dan dapat diduga dengan lajak guna pengangkutan penumpang-penumpang, barang-barang dan benda-pos jang berasal dari atau ditunjukkan untuk wilayah Fihak Berdjandji jang telah menunjuk perusahaan penerbangan tersebut. Ketentuan tentang penangkutan penumpang-penumpang, barang-barang dan benda-pos jang dimuat dan diturunkan pada tempat-tempat dalam route-route jang telah diperintji didalam wilayah-wilayah Negara-negara lain dari pada jang menunjuk perusahaan penerbangan akan dibuat sesuai dengan azas-azas umum, bahwa kemampuan itu harus memperhatikan:—

- (i) Sjarat-sjarat lalu-lintas penerbangan ke dan dari wilayah Fihak Berdjandji jang telah menunjuk perusahaan penerbangan itu.
- (ii) Sjarat-sjarat lalu-lintas penerbangan dari daerah jang dilalui oleh perusahaan penerbangan, sesudah memperhatikan penerbangan-penerbangan lainnja jang didirikan oleh perusahaan-perusahaan penerbangan dari Negara-Negara jang meliputi daerah tersebut, dan
- (iii) Sjarat-sjarat dari penerbangan landjutan.

PASAL 6

Sesuai dengan azas-azas mengenai pemberian kesempatan jang lajak dan sebanding seperti tertjantum dalam pasal 5 (1), masing-masing Fihak Berdjandji memberikan hak kepada perusahaan-perusahaan penerbangan jang telah ditundjuk oleh Fihak Berdjandji jang lain untuk men-transfer setjara bebas dari kelebihan penerimaan sesudah diadakan pengeluaran oleh perusahaan-perusahaan penerbangan itu didalam wilajahnja berkenaan dengan pengangkutan penumpang-penumpang, benda-pos dan barang-barang. Transfer sematjam itu diberikan menurut kurs resmi, dimana kurs sematjam itu berlaku atau dalam lain hal menurut kurs jang sebanding dengan kurs jang mengenai penerimaan tersebut.

PASAL 7

(1) Tarip-tarip dari setiap dinas penerbangan jang telah disetudji ditetapkan atas dasar jang lajak, dengan mempertimbangkan selajaknja segala faktor jang bersangkutan termasuk ongkos-ongkos operasi penerbangan, keuntungan jang wadjar, sifat-sifat penerbangan (seperti ukuran ketjepatan dan muatan) dan tarip-tarip dari lain-lain perusahaan penerbangan untuk segala bagian dari route jang ditentukan. Tarip-tarip ini harus ditetapkan sesuai dengan ketentuan-ketentuan jang berikut dari pasal ini.

(2) Tarip-tarip jang disebut dalam ajat (1) pasal ini, beserta ketentuan harga dari komisi perwakilan (agency) jang dipakai bersama dengan tarip-tarip itu, djika mungkin, harus disetudji antara perusahaan-perusahaan penerbangan jang bersangkutan jang ditundjuk untuk itu berkenaan dengan tiap route jang ditentukan, dengan konsultasi dengan perusahaan-perusahaan penerbangan lain jang menerbangi seluruh atau sebagian dari route itu, serta persetujuan jang sematjam itu harus, djika mungkin, ditetapkan dengan melalui saluran-saluran alat penetapan tarip dari pada Persatuan Pengangkutan Udara Internasional (IATA). Tarip-tarip jang telah disetudji sedemikian itu haruslah disampaikan kepada pembesar-pembesar penerbangan dari kedua Fihak Berdjandji untuk disjahkan.

(3) Apabila perusahaan-perusahaan penerbangan jang ditundjuk tidak dapat menjetudji tarip-tarip tersebut mana sadja, atau djika karena sesuatu sebab lain apapun tidak dapat disetudji sesuatu tarip sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari ajat (2) pasal ini, maka pembesar-pembesar penerbangan dari masing-masing Fihak Berdjandji haruslah berusaha menentukan taripnja dengan persetujuan diantara mereka sendiri.

(4) Apabila pembesar-pembesar penerbangan tidak dapat menjetudji pengesahan dari tarip manapun jang disampaikan kepada mereka dibawah ajat (2) dari pasal ini atau tidak dapat menjetudji penetapan tarip manapun dibawah ajat (3), maka perselisihannja harus diselesaikan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam pasal 10 dari Persetujuan ini.

(5) (a) Tarip manapun tidak akan berlaku, apabila pembesar-pembesar penerbangan dari salah satu Fihak Berdjandji tidak puas dengan tarip itu, ketjuali menurut ketentuan-ketentuan dari ajat (3) pasal 10 dari Persetujuan ini.

(b) Djika tarip-tarip telah ditetapkan sesuai dengan ketentuan-ketentuan pasal ini, tarip-tarip ini akan tetap berlaku sampai ditetapkan tarip-tarip baru sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam pasal ini.

PASAL 8

Pembesar-pembesar penerbangan dari salah satu Fihak Berdjandji akan memberikan kepada pembesar-pembesar penerbangan dari Fihak Berdjandji yang lain atas permintaannya pernyataan-pernyataan berkala atau lain-lain pernyataan tentang statistik yang sekedar diperlukan selajaknja untuk maksud meninjau kemampuan yang diberikan pada dinas-dinas yang telah disetudjui oleh perusahaan atau perusahaan-perusahaan penerbangan yang ditundjuk dari Fihak Berdjandji yang pertama. Pernyataan-pernyataan yang demikian itu harus meliputi segala keterangan yang diperlukan untuk menentukan banjaknja lalu-lintas udara yang diselenggarakan oleh perusahaan-perusahaan penerbangan itu pada dinas-dinas yang telah disetudjui dan tempat-tempat asal dan tempat-tempat tudjuan dari pada lalu-lintas udara itu.

PASAL 9

Konsultasi harus diadakan setjara tetap dan berulang diantara pembesar-pembesar penerbangan dari Fihak-fihak Berdjandji untuk mendjamin kerdja sama yang erat didalam segala hal yang mempengaruhi pelaksanaan Persetudjuan ini.

PASAL 10

(1) Apabila timbul perselisihan apapun antara Fihak-fihak Berdjandji mengenai interpretasi atau pelaksanaan dari pada Persetudjuan ini, maka Fihak-fihak Berdjandji akan terlebih dahulu berusaha menjelesaikannya dengan perundingan diantara mereka sendiri.

(2) Apabila Fihak-fihak Berdjandji gagal mentjapai suatu penyelesaian dengan djalan perundingan maka perselisihan tersebut atas permintaan salah satu Fihak dapat diadjudkan untuk diputuskan oleh suatu mahkamah yang terdiri dari tiga djuru pisah (arbitrators) jaitu tiap Fihak Berdjandji mengangkat satu orang dan yang ketiga harus ditundjuk oleh kedua djuru pisah yang telah diangkat tadi. Tiap Fihak Berdjandji akan mengangkat satu djuru pisah dalam waktu 60 (enam puluh) hari terhitung mulai tanggal diterimanja pemberitahuan melalui saluran-saluran diplomatik dari salah satu Fihak Berdjandji yang meminta penyelesaian penjelisihan itu dan djuru pisah yang ketiga harus ditundjuk dalam suatu masa selandjutnja selama 60 (enam puluh) hari. Apabila salah satu dari Fihak Berdjandji gagal untuk mengangkat suatu djuru pisah didalam waktu yang telah ditentukan, atau apabila djuru pisah yang ketiga tidak ditundjuk dalam waktu yang telah ditentukan, maka salah satu Fihak Berdjandji dapat memohon kepada Ketua Mahkamah Internasional untuk menundjuk suatu djuru pisah atau djuru-djuru pisah, menurut keadaan soalnya.

(3) Fihak-fihak Berdjandji berdjandji untuk mena'ati tiap-tiap keputusan yang dikeluarkan menurut ajat (2) pasal ini.

(4) Apabila dan selama salah satu Fihak Berdjandji atau perusahaan penerbangan yang ditundjuk dari salah satu Fihak Berdjandji nampak tidak mena'ati keputusan yang dikeluarkan menurut ajat (2) dari pasal ini, maka Fihak yang lain dapat membatasi, menahan atau mentjabut setiap hak atau wewenang (privilege) yang telah diberikan olehnja berdasarkan Persetudjuan ini, kepada Fihak Berdjandji yang tak memenuhi atau kepada perusahaan

atau perusahaan-perusahaan penerbangan jang ditundjuk dari Fihak Berdjandji jang tak memenuhi itu atau kepada perusahaan penerbangan jang ditundjuk jang tidak memenuhi itu.

PASAL 11

(1) Bilamana salah satu Fihak Berdjandji memandang perlu untuk merobah sesuatu ketentuan manapun dari Persetudjuan ini termasuk Schedule jang terlampir maka perubahan sedemikian itu djika disetudjui oleh kedua Fihak Berdjandji, akan mulai berlaku setelah dikuatkan dengan suatu Pertukaran Nota.

(2) Didalam hal diadakannja Konvensi umum multilateral mengenai pengangkutan udara dimana kedua Fihak Berdjandji mendjadi terikat, maka Persetudjuan ini harus dirubah sehingga mendjadi sesuai dengan ketentuan-ketentuan dari Konvensi demikian itu.

PASAL 12

Setiap Fihak Berdjandji sewaktu-waktu dapat memberitahukan kepada fihak jang lain, djika berniat untuk mengachiri Persetudjuan ini. Pemberitahuan jang sedemikian itu seketika itu djuga harus disampaikan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO).

Bilamana pemberitahuan demikian itu telah disampaikan, maka Persetudjuan ini akan berachir berlaku 12 (dua belas) bulan setelah tanggal penerimaan dari pemberitahuan itu oleh Fihak Berdjandji lainnja, ketjuali djika pemberitahuan untuk mengachiri persetudjuan ini ditjabut kembali atas persetudjuan kedua belah fihak, sebelum habis waktu tersebut.

Dalam hal tidak ada pengakuan penerimaan oleh Fihak Berdjandji jang lain, maka pemberitahuan itu akan dianggap sebagai telah diterimanja 14 hari sesudah diterimanja pemberitahuan itu oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO).

PASAL 13

Persetudjuan ini serta setiap Pertukaran Nota sesuai dengan pasal 11 harus didaftarkan pada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO).

PASAL 14

Persetudjuan ini akan berlaku pada tanggal penandatanganannja.

Untuk menguatkannja, jang bertandatangan dibawah ini dengan dikuasakan penuh dengan sjah oleh masing-masing Pemerintahnja telah menanda-tangani Persetudjuan ini.

Dibuat pada hari Rabu tanggal Dua puluh tiga bulan Nopember, tahun Seribu sembilan ratus enam puluh di London, dalam dua ganda, bahasa Indonesia dan Inggris, jang mempunjai nilai resmi jang sama.

Untuk Pemerintah Republik Indonesia.

Untuk Pemerintah Keradjaan Inggris.

SUNARIO.

LANSDOWNE.

SCHEDULE ROUTE

BAGIAN I

Route-route jang akan diterbangkan oleh perusahaan atau perusahaan-perusahaan penerbangan jang ditundjuk oleh Keradjaan Inggeris

1. London—tempat-tempat di Eropa—Timur Dekat dan Timur Tengah—Karachi—Delhi—Bombay atau Calcutta—Colombo—Rangoon atau Bangkok—Kuala Lumpur—Singapore—Djakarta—tempat-tempat di Australia dan Selandia Baru.
2. Tempat-tempat di Kalimantan Inggeris—Tarakan—Balikpapan.
3. Singapore—Penang—Medan.
4. Singapore—Palembang—Djakarta—Perth.
5. Hongkong—Bangkok—Kuala Lumpur—Singapore—Djakarta—Den Pasar.
6. Hongkong—Manila—Labuan atau Brunei—Djakarta atau Den Pasar—Den Pasar atau Djakarta—tempat-tempat di Australia.

Tjataan I.—Perusahaan atau perusahaan-perusahaan penerbangan jang ditundjuk oleh Keradjaan Inggeris boleh dalam salah satu atau semua flight melewati pendaratan pada salah satu tempat tersebut diatas, dengan sjarat, bahwa dinas-dinas penerbangan jang telah disetudjuj dalam route-route ini harus dimulai dari satu tempat jang terletak dalam wilayah Keradjaan Inggeris.

Tjataan II. Dinas-dinas penerbangan dalam route-route tersebut diatas hanja boleh mempergunakan tempat-tempat dalam wilayah Indonesia, dimana terdapat pelabuhan-pelabuhan udara jang terbuka untuk dinas penerbangan internasional.

BAGIAN II

Route-route jang akan diterbangkan oleh perusahaan atau perusahaan-perusahaan penerbangan jang ditundjuk oleh Indonesia

1. Medan—Singapore.
2. Djakarta—Singapore.
3. Djakarta—Singapore—Bangkok.
4. Djakarta — Singapore — Kuala Lumpur — Bangkok — Hongkong — Tokyo.
5. Djakarta—Manila—Hongkong—Tokyo.
6. Djakarta—Hongkong.

Tjataan I. Perusahaan atau perusahaan-perusahaan penerbangan jang ditundjuk oleh Indonesia boleh dalam salah satu atau semua flight melewati pendaratan pada salah satu tempat tersebut diatas, dengan sjarat bahwa dinas-dinas penerbangan jang telah disetudjui dalam route-route ini harus dimulai dari satu tempat jang terletak dalam wilayah Indonesia.

Tjataan II. Dinas-dinas penerbangan dalam route tersebut diatas hanja boleh mempergunakan tempat-tempat dalam wilayah Inggeris, dimana terdapat pelabuhan-pelabuhan udara jang terbuka untuk dinas penerbangan internasional.

Tjataan III. Apabila dikehendaki oleh Pemerintah Indonesia, maka sesuatu perusahaan penerbangan jang ditundjuk oleh Pemerintah tersebut akan berhak untuk mengadakan dinas-dinas penerbangan dari Djakarta menurut suatu route jang berachir di London melalui tempat-tempat jang sama dengan apa jang ditetapkan dalam route 1 dari Bagian I tersebut diatas.

Printed and published by
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

To be purchased from
York House, Kingsway, London w.c.2
423 Oxford Street, London w.1
13A Castle Street, Edinburgh 2
109 St. Mary Street, Cardiff
39 King Street, Manchester 2
50 Fairfax Street, Bristol 1
2 Edmund Street, Birmingham 3
80 Chichester Street, Belfast 1
or through any bookseller

Printed in England