

No. 28125

**HONG KONG
(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY
FROM THE UNITED KINGDOM GOVERNMENT)
and
MALAYSIA**

**Agreement concerning air services (with annex and related
letter dated 16 December 1990). Signed at Kuala Lum-
pur on 4 March 1991**

Authentic texts: English and Malay.

Authentic text of the related letter: English.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
on 29 April 1991.*

**HONG-KONG
(EN VERTU D'UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS
DE LA PART DU GOUVERNEMENT
DU ROYAUME-UNI)
et
MALAISIE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe et lettre con-
nexes en date du 16 décembre 1990). Signé à Kuala Lum-
pur le 4 mars 1991**

Textes authentiques : anglais et malais.

Texte authentique de la lettre connexe : anglais.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
le 29 avril 1991.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE GOVERNMENT OF MALAYSIA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of Malaysia,
Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework
for air services between Hong Kong and Malaysia,
Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- (a) the term “aeronautical authorities” means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of Malaysia, the Minister of Transport, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (b) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (c) the term “area” in relation to Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Malaysia has the meaning assigned to “territory” in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;²
- (d) 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 said Convention;
- (e) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

¹ Came into force on 4 March 1991 by signature, in accordance with article 20.

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

ARTICLE 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

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

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

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

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

- (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:
 - (a)
 - (i) in the case of the Government of Hong Kong, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control

- of that airline are vested in the Government of Malaysia or its nationals;
- (ii) in the case of the Government of Malaysia, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong; or
 - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
 - (c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- (2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
- (2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - (a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;
 - (b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and
 - (c) the requirements of through airline operation.

- (4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

ARTICLE 7

Tariffs

- (1) The term “tariff” means one or more of the following:
- (a) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
 - (b) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;
 - (c) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and
 - (d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
- (2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between Hong Kong and Malaysia shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.
- (3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to “the same route” are to the route operated, not the specified route.
- (4) Any proposed tariff for carriage between Hong Kong and Malaysia shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical

authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

- (5) Provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time but shall be deemed to have been disapproved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the designated airline or airlines of the other Contracting Party written notice of approval of the proposed tariff.
- (6) If a tariff has not been approved in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in accordance with Article 14 of this Agreement.
- (7) If a tariff has not been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.
- (8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.
- (9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:
 - (a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;
 - (b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.
- (10) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of Hong Kong for carriage between Malaysia and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Malaysia and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of Malaysia for carriage between Hong Kong and a State other than Malaysia shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong and, where appropriate, of the other State.

- (b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
 - (c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed but shall be deemed to have been disapproved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of approval.
 - (d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.
- (11) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (10)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall approve any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

ARTICLE 8

Customs Duties

- (1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.
- (2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted

by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

- (3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.
- (4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.
- (5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.
- (6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 9

Aviation Security

- (1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.³

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

- (2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- (3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.
- (4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or 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, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other 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 11**Conversion and Remittance of Revenue**

- (1) Subject only to any foreign currency regulations which may be imposed by Malaysia with uniform application the designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit to Hong Kong from Malaysia on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.
- (2) The designated airlines of Malaysia shall have the right to convert and remit to Malaysia from Hong Kong on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.
- (3) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 12**Airline Representation and Sales**

- (1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.
- (2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 13**User Charges**

- (1) The term “user charge” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.
- (2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

- (3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations.

ARTICLE 14

Consultation

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

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
 - (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to

- be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
 - (5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
 - (6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
 - (7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
 - (8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 16

Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

ARTICLE 17

Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

ARTICLE 18**Registration with the
International Civil Aviation Organization**

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

ARTICLE 19**Titles**

Titles are inserted in this Agreement at the head of each article for the purpose of reference and convenience and in no way define, limit or describe the scope or intent of this Agreement.

ARTICLE 20**Entry into Force**

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

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

Done, in duplicate, at Kuala Lumpur this 4th day of March 1991 in the English and Malay languages, both texts being equally authoritative.

For the Government
of Hong Kong:
ANSON CHAN

For the Government
of Malaysia:
DATO' SYED SIDI IDID BIN
SYED ABDULLAH IDID

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:

Hong Kong—intermediate points—points in Malaysia—points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Hong Kong may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in Malaysia in any order and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Malaysia or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

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

Points in Malaysia—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Malaysia may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Malaysia in any order, intermediate points in any order and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Malaysia.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

RELATED LETTER

FOREIGN AND COMMONWEALTH OFFICE

London
16 December 1990

From the Secretary of State

Sir,

I have the honour to refer to the draft Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Hong Kong and Malaysia, the text of which was negotiated in Kuala Lumpur between 9 and 11 August 1989.

The United Kingdom Government remains responsible for the external relations of Hong Kong until 30 June 1997. However, the United Kingdom Government hereby entrusts to you authority:

- (a) to conclude the said Agreement;
- (b) in accordance with prior specific authorisations in that behalf from the United Kingdom Government, to agree and confirm amendments to the said Agreement;
- (c) to carry into effect and to exercise the other powers conferred upon a Contracting Party by the said Agreement.

Further, with the prior agreement of the United Kingdom Government, you may terminate the said Agreement in accordance with its terms.

If action is required to be taken relating to the international conventions referred to in the said Agreement it shall be taken either by the United Kingdom Government or, as appropriate, by the Hong Kong Government acting under the authority of the United Kingdom Government.

Following the coming into force of the said Agreement, the United Kingdom Government will register it on behalf of the Hong Kong Government.

I am, Sir, yours faithfully,

DOUGLAS HURD

Sir David Wilson, K.C.M.G.
Governor of Hong Kong

[MALAY TEXT — TEXTE MALAIS]

PERJANJIAN DI ANTARA KERAJAAN HONG KONG DENGAN
KERAJAAN MALAYSIA BERKENAAN DENGAN PERKHID-
MATAN-PERKHIDMATAN UDARA

Kerajaan Hong Kong dan Kerajaan Malaysia,

Dengan hasrat untuk membuat suatu Perjanjian bagi maksud menyediakan rangka kerja bagi perkhidmatan-perkhidmatan udara di antara Hong Kong dengan Malaysia,

Telah bersetuju seperti berikut:

PERKARA 1

Takrif

Bagi maksud Perjanjian ini, melainkan jika konteksnya menghendaki makna yang lain:

- (a) istilah “pihak-pihak berkuasa penerbangan” ertinya berkenaan dengan Hong Kong, Pengarah Penerbangan Awam, dan berkenaan dengan Malaysia, Menteri Pengangkutan, atau, dalam kedua-dua hal, mana-mana orang atau badan yang diberikuasa untuk melaksanakan apa-apa fungsi yang pada masa ini boleh dijalankan oleh pihak-pihak berkuasa yang disebut di atas atau fungsi-fungsi serupa;
- (b) istilah “perkhidmatan penerbangan ditetapkan” ertinya suatu perkhidmatan yang telah ditetapkan dan diberikuasa mengikut Perkara 4 Perjanjian ini;
- (c) istilah “kawasan” berkenaan dengan Hong Kong termasuklah Pulau Hong Kong, Kowloon dan the New Territories (Wilayah-Wilayah Baru) dan berkenaan dengan Malaysia mempunyai erti yang diberikan kepada “wilayah” dalam Perkara 2 Konvensyen Penerbangan Awam Antarabangsa, yang dibuka untuk ditandatangani di Chicago pada 7 Disember 1944;
- (d) istilah-istilah “perkhidmatan udara”, “perkhidmatan udara antarabangsa”, “perkhidmatan penerbangan” dan “berhenti bagi maksud-maksud bukan trafik” masing-masing mempunyai erti yang diberikan kepadanya dalam Perkara 96 Konvensyen itu;
- (e) istilah “Perjanjian ini” termasuklah Tambahannya itu dan apa-apa pindaan kepadanya atau kepada Perjanjian ini.

PERKARA 2

Peruntukan-Peruntukan Konyensyen Chicago Terpakai kepada Perkhidmatan-Perkhidmatan Udara Antarabangsa

Dalam melaksanakan Perjanjian ini, Pihak-Pihak Pejanji hendaklah bertindak mengikut peruntukan-peruntukan Konvensyen Penerbangan Awam Antarabangsa, yang dibuka untuk ditandatangani di Chicago pada 7 Disember 1944, termasuk Tambahan-Tambahan dan apa-apa pindaan kepada Konvensyen itu atau kepada Tambahan-Tambahannya yang terpakai kepada kedua-dua Pihak Pejanji, sejauhmana peruntukan-peruntukan ini adalah terpakai kepada perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa.

PERKARA 3

Pemberjan Hak-Hak Trafik

- (1) Setiap Pihak Pejanji memberi kepada Pihak pejanji yang satu lagi hak-hak yang berikut berkenaan dengan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsanya:
 - (a) hak untuk terbang melintasi kawasannya tanpa mendarat;
 - (b) hak untuk berhenti dalam kawasannya bagi maksud-maksud bukan trafik.
- (2) Setiap Pihak Pejanji memberi kepada Pihak Pejanji yang satu lagi hak-hak yang kemudian daripada ini dinyatakan dalam Perjanjian ini bagi maksud mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa yang dijadualkan mengikut laluan-laluan yang dinyatakan dalam Seksyen yang berkenaan kepada Tambahan kepada Perjanjian ini, Perkhidmatan-perkhidmatan dan laluan-laluan itu kemudian daripada ini masing-masingnya adalah disebut sebagai “perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui” dan “laluan-laluan yang dinyatakan”. Semasa mengendalikan suatu perkhidmatan yang dipersetujui mengikut suatu laluan yang dinyatakan, perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan bagi setiap Pihak Pejanji hendaklah menikmati sebagai tambahan kepada hak-hak yang dinyatakan dalam perenggan (1) Perkara ini, hak untuk berhenti dalam kawasan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi di tempat-tempat yang diterntukan bagi laluan itu mengikut Tambahan kepada Perjanjian ini bagi maksud memuat dan menurunkan penumpang-penumpang dan kargo, termasuk mel, secara berasingan atau bersama.
- (3) Tiada apa-apa jua dalam perenggan (2) Perjanjian ini boleh disifatkan sebagai memberi kepada perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan satu Pihak Pejanji hak untuk memuat, di

satu tempat dalam kawasan Pihak Pejanji yang satu lagi, penumpang-penumpang dan kargo, termasuk mel, yang dibawa bagi mendapatkan sewa atau upah dan yang destinasinya ialah suatu tempat lain dalam kawasan Pihak Pejanji yang satu lagi itu.

- (4) Jika kerana berlakunya konflik bersenjata, kekacauan atau pembangunan politik, atau keadaan istimewa atau luarbiasa, suatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan suatu Pihak Pejanji tidak dapat mengedalikan suatu perkhidmatan mengikut laluan biasanya, pihak Pejanji yang satu lagi hendaklah menggunakan usaha yang sebaik-baiknya bagi memudahkan pengendalian perkhidmatan itu diteruskan melalui penyusunan semula sementara laluan-laluan yang bersesuaian.

PERKARA 4

Penetapan dan Kebenaran Perkhidmatan-Perkhidmatan Penerhangan

- (1) Setiap Pihak pejanji hendak mempunyai hak untuk menetap secara bertulis kepada Pihak Pejanji yang satu lagi satu atau lebih perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan bagi maksud mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui mengikut laluan-laluan yang dinyatakan dan untuk menarik balik atau mengubah penetapan itu.
- (2) Atas penerimaan penetapan itu Pihak Pejanji yang satu lagi hendaklah, tertakluk kepada peruntukan-peruntukan perenggan (3) dan (4) Perkara ini, tanpa kelengahan memberi kepada perkhidmatan atau perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan itu kebenaran-kebenaran pengendalian yang besesuaian.
- (3) (a) Kerajaan Hong Kong hendaklah mempunyai hak untuk enggan memberi kebenaran-kebenaran pengendalian yang disebut dalam perenggan (2) Perkara ini, atau untuk mengenakan syarat-syarat sebagaimana yang difikirkannya perlu atas penggunaan hak-hak yang dinyatakan dalam Perkara 3(2) Perjanjian ini oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan, dalam apa-apa hal jika ia tidak berpuashati bahawa pemunyaan substantial dan kawalan berkesan perkhidmatan penerbangan itu adalah terletak pada Kerajaan Malaysia atau rakyat-rakyatnya.
- (b) Kerajaan Malaysia hendaklah mempunyai hak untuk enggan memberi kebenaran-kebenaran pengendalian yang disebut dalam perenggan (2) Perkara ini, atau untuk mengenakan syarat-syarat sebagaimana yang difikirkannya perlu atas penggunaan hak-hak yang dinyatakan dalam Perkara 3(2) Perjanjian ini oleh perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan dalam apa-apa hal jika ia tidak berpuashati bahawa perkhidmatan penerbangan itu adalah diperbadankan dan mempunyai tempat perniagaan utamanya di Hong Kong.

- (4) Pihak-pihak berkuasa penerbangan kepunyaan suatu Pihak Pejanji bolehlah menghendaki sesuatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi untuk memuaskannya mereka bahawa ia adalah layak untuk memenuhi syarat-syarat yang dinyatakan di bawah undang-undang dan peraturan-peraturan yang biasa dan secara munasabah terpakai kepada pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa oleh pihak-pihak berkuasa itu.
- (5) Apabila sesuatu perkhidmatan penerbangan telah ditetapkan dan dibenarkan sedemikian, ia bolehlah bermula untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, dengan syarat bahawa perkhidmatan penerbangan itu mematuhi pemaksian peruntukan-peruntukan Perjanjian ini.

PERKARA 5

Pembatalan atau Penggantungan Kebenaran Pengendali

- (1) Setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk membatalkan atau menggantung sesuatu kebenaran pengendalian untuk menjalankan hak-hak yang dinyatakan dalam perkara 3(2) Perjanjian ini oleh suatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, atau untuk mengenakan syarat-syarat yang difikirkannya perlu atas penggunaan hak-hak ini:
 - (a) (i) dalam hal Kerajaan Hong Kong, dalam apa-apa hal jika ia tidak berpuas hati bahawa pemunyaan substansial dan kawalan berkesan perkhidmatan penerbangan itu adalah terletak pada Kerajaan Malaysia atau rakyat-rakyatnya;
 - (ii) dalam hal Kerajaan Malaysia, jika ia tidak berpuashati bahawa perkhidmatan penerbangan itu diperbadankan dan mempunyai tempat perniagaan utamanya di Hong Kong; atau
 - (b) dalam hal jika perkhidmatan penerbangan itu gagal mengikut undang-undang atau peraturan-peraturan Pihak Pejanji yang memberi hak-hak itu; atau
 - (c) jika perkhidmatan penerbangan itu selainnya gagal untuk mengendalikan mengikut syarat-syarat yang ditetapkan di bawah Perjanjian ini.
- (2) Melainkan jika pembatalan atau penggantungan serta-merta kebenaran pengendalian yang disebut dalam perenggan (1) Perkara ini atau penganalan syarat-syarat adalah perlu untuk mengelakkan pelanggaran undang-undang atau peraturan-peraturan selanjutnya, hak-hak itu hendaklah digunakan hanya selepas perundingan dengan Pihak Pejanji yang satu lagi.

PERKARA 6

**Prinsip-prinsip Mengenai Pengendalian
Perkhidmatan-Perkhidmatan Yang Dipersetujui**

- (1) Maka hendaklah ada peluang yang berpatutan dan sama rata bagi perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak-Pihak Pejanji untuk mengendalikannya perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui mengikut laluan-laluan yang dinyatakan.
- (2) Dalam mengendalikannya perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui itu, perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan setiap Pihak Pejanji hendaklah mengambil kira kepentingan-kepentingan perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi supaya tidak menyentuh secara tak wajar akan perkhidmatan-perkhidmatan yang diperuntukkan oleh Pihak yang disebut terkemudian itu di keseluruhan atau sebahagian daripada laluan-laluan yang sama.
- (3) Perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui yang diadakan oleh perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak-Pihak Pejanji hendaklah berhubung rapat dengan keperluan-keperluan awam bagi pengangkutan mengikut laluan-laluan yang dinyatakan dan hendaklah sebagai tujuan utama mereka mengadakan peruntukan yang mengikut faktor muatan yang berpatutan bagi daya muatan yang cukup untuk menampung keperluan-keperluan semasa dan keperluan-keperluan yang semunasabahnya dijangkakan bagi membawa penumpang-penumpang dan kargo, termasuk mel, yang berasal dari atau yang destinasi ke kawasan Pihak Pejanji yang telah menetapkan perkhidmatan penerbangan itu, Peruntukan bagi membawa penumpang-penumpang dan kargo, termasuk mel, kedua-duanya dimuatkan dan diturunkan di tempat-tempat laluan-laluan yang dinyatakan selain daripada tempat-tempat dalam kawasan Pihak Pejanji yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu hendaklah dibuat mengikut prinsip-prinsip am yang daya muatan itu hendaklah berkaitan dengan:
 - (a) keperluan-keperluan trafik ke dan dari kawasan Pihak Pejanji yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu;
 - (b) keperluan-keperluan trafik bagi rantau yang dilalui oleh perkhidmatan yang dipersetujui itu, setelah mengambil kira perkhidmatan-perkhidmatan pengangkutan lain yang diadakan oleh perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan Negara-Negara yang termasuk dalam rantau itu; dan
 - (c) keperluan-keperluan pengendalian perkhidmatan penerbangan laluteras.
- (4) Daya muatan yang akan diperuntukkan mengikut laluan-laluan yang dinyatakan hendaklah seperti yang dari masa ke semasa ditentukan bersama oleh Pihak-Pihak Pejanji.

PERKARA 7

Tarif-Tarif

- (1) Istilah “tarif” ertinya satu atau lebih daripada yang berikut:
 - (a) tambang yang dikenakan oleh perkhidmatan penerbangan bagi pengangkutan penumpang-penumpang dan bagasi mereka mengikut perkhidmatan-perkhidmatan udara yang dijadualkan dan juga caj-caj dan syarat-syarat bagi perkhidmatan-perkhidmatan sampingan kepada pengangkutan itu;
 - (b) kadar yang dikenakan oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan bagi pengangkutan kargo (tidak termasuk mel) pada perkhidmatan-perhidmatan udara yang dijadualkan;
 - (c) syarat-syarat yang menentukan ada tidaknya atau pemakaian apa-apa tambang atau kadar itu termasuk apa-apa faedah yang menyertainya; dan
 - (d) kadar komisen yang dibayar oleh perkhidmatan penerbangan kepada seseorang ejen berkenaan dengan tiket-tiket yang dijual atau surat angkutan udara yang diselesaikan oleh ejen itu bagi pengangkutan mengikut perkhidmatan-perkhidmatan udara yang dijadualkan.
- (2) Tarif-tarif yang akan dikenakan oleh perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak-Pihak Pejanji itu bagi pengangkutan di antara Hong Kong dan Malaysia hendaklah yang mana diluluskan oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan bagi Pihak-Pihak Pejanji dan hendaklah ditetapkan pada peringkat-peringkat yang berpatutan, dengan memberikan perhatian yang wajar kepada segala faktor yang relevan, termasuk kos pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui, kepentingan pengguna-pengguna, keuntungan yang berpatutan dan tarif-tarif perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan lain yang mengendalikan perkhidmatan di keseluruhan atau sebahagian daripada laluan yang sama itu.
- (3) Tarif-Tarif yang disebut dalam perenggan (2) Perkara ini bolehlah dipersetujui oleh perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak-Pihak Pejanji yang bertujuan mendapatkan kelulusan tarif-tarif itu, bolehlah berunding dengan perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan lain yang mengendalikan perkhidmatan di seluruh atau sebahagian daripada laluan yang sama itu, sebelum mencadangkan tarif-tarif itu. Walau bagaimanapun, suatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan tidaklah dihalang daripada membuat cadangan, atau pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji daripada meluluskan, apa-apa tarif, jika perkhidmatan penerbangan itu telah gagal memperolehi persetujuan daripada perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan yang lain mengenai tarif itu, atau sebab tiada lain perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan yang

mengendalikan mengikut laluan yang sama itu. Rujukan bagi perenggan ini dan perenggan yang terdahulu bagi "laluan yang sama itu" adalah kepada laluan yang dikendalikan, bukan laluan yang dinyatakan.

- (4) Mana-mana tarif yang dicadangkan bagi pengangkutan di antara Hong Kong dan Malaysia hendaklah difailkan dengan pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji oleh perkhidmatan atau perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan yang bertujuan mendapatkan kelulusan dalam borang yang seperti pihak-pihak penerbangan berkuasa boleh menghendaki secara berasingan mendedahkan butir-butir yang disebut dalam perenggan (1) Perkara ini. Ia hendaklah difailkan tidak kurang daripada 60 hari (atau tempoh yang lebih singkat lagi yang pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji boleh bersetuju) sebelum tarikh kuatkuasa yang dicadangkan itu. Tarif yang dicadangkan itu hendaklah dianggap sebagai telah difailkan dengan pihak-pihak berkuasa penerbangan bagi suatu Pihak Pejanji pada tarikh ia diterima oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan itu.
- (5) Dengan syarat ia telah difailkan mengikut perenggan (4) Perkara ini, mana-mana tarif yang dicadangkan bolehlah diluluskan oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan bagi suatu Pihak Pejanji pada bila-bila masa tetapi hendaklah disifatkan sebagai tidak lulus oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan bagi Pihak Pejanji itu kecuali dalam tempoh 30 hari selepas tarikh memfailkannya, pihak-pihak berkuasa penerbangan bagi satu Pihak Pejanji menyerahkan pada perkhidmatan atau perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi notis bertulis mengenai kelulusan tarif yang dicadangkan itu.
- (6) Jika suatu tarif itu tidak diluluskan mengikut peruntukan perenggan (5) Perkara ini, pihak-pihak berkuasa penerbangan bagi Pihak Pejanji itu bolehlah secara bersama menentukan tarif itu. Bagi maksud ini, satu Pihak Pejanji boleh meminta perundingan-perundingan di antara pihak-pihak berkuasa penerbangan bagi Pihak-Pihak Pejanji mengikut Perkara 14 Perjanjian ini.
- (7) Jika suatu tarif tidak diluluskan oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji mengikut perenggan (5) Perkara ini, dan jika pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji itu tidak dapat secara bersama menentukan tarif itu mengikut perenggan (6) Perkara ini, maka pertikaian itu bolehlah diselesaikan mengikut peruntukan-peruntukan Perkara 15 Perjanjian ini.
- (8) Tertakluk kepada perenggan (9) Perkara ini, satu tarif yang ditetapkan mengikut peruntukan-peruntukan Perkara ini hendaklah tetap sah sehingga suatu tarif pengganti ditetapkan.
- (9) Kecuali dengan persetujuan pihak-pihak berkuasa penerbangan bagi kedua-dua Pihak Pejanji, dan bagi suatu tempoh yang mereka boleh

mempersetujui, kesahan suatu tarif hendaklah tidak diperlanjutkan oleh sebab perenggan (8) Perkara ini:

- (a) jika suatu tarif mempunyai satu tarikh yang boleh tamat, bagi tempoh lebih daripada 12 bulan selepas tarikh itu;
 - (b) jika suatu tarif tidak mempunyai tarikh yang boleh tamat, bagi tempoh lebih daripada 12 bulan selepas tarikh di mana suatu tarif pengganti difailkan pada pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji oleh suatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan sesuatu Pihak Pejanji.
- (10) (a) Tarif-tarif yang akan dikenakan oleh perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Hong Kong bagi pengangkutan di antara Malaysia dengan Negara yang satu lagi hendaklah tertakluk kepada kelulusan oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan Malaysia dan, jika bersesuaian, pihak-pihak berkuasa penerbangan Negara yang satu lagi itu. Tarif-tarif yang akan dikenakan oleh perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Malaysia bagi pengangkutan di antara Hong Kong dengan suatu Negara selain daripada Malaysia hendaklah tertakluk kepada kelulusan oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan Hong Kong dan, jika bersesuaian, pihak-pihak berkuasa penerbangan Negara yang satu lagi itu.
- (b) Mana-mana tarif yang dicadangkan bagi pengangkutan itu hendaklah difailkan oleh perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang bertujuan mendapatkan kelulusan tarif itu dengan pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi. Ia hendaklah difailkan dalam borang yang seperti pihak-pihak berkuasa penerbangan boleh menghendaki untuk mendedahkan butir-butir yang dirujuk dalam perenggan (1) Perkara ini dan tidak kurang daripada 90 hari (atau suatu tempoh yang lebih singkat seperti yang mereka boleh tentukan) sebelum tarikh kuatkuasa yang dicadangkan itu. Tarif yang dicadangkan itu hendaklah dianggap sebagai difailkan pada tarikh ia diterima oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan itu.
 - (c) Tarif itu bolehlah diluluskan pada bila-bila masa oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji dengan siapa ia sebagai difailkan tetapi hendaklah disifatkan telah tidak lulus oleh mereka kecuali, dalam tempoh 30 hari selepas tarikh memfailnya, mereka telah menyerahkan pada perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan yang bertujuan mendapatkan kelulusan tarif itu kelulusan notis bertulis.
 - (d) Pihak-pihak berkuasa penerbangan suatu Pihak Pejanji boleh menarik balik kelulusan bagi mana-mana tarif yang diluluskan oleh mereka itu dengan memberi notis 90 hari kepada perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan yang mengenakan tarif itu.

Perkhidmatan penerbangan itu hendaklah berhenti mengenakan tarif itu pada akhir tempoh tersebut.

- (11) Walau apa pun peruntukan-peruntukan perenggan (5) dan (10)(c) Perkara ini, pihak-pihak berkuasa penerbangan suatu Pihak Pejanji hendaklah meluluskan mana-mana cadangan tarif yang difailkan pada mereka oleh perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan yang bersamaan (contohnya dalam tingkat harga, syarat-syarat dan tarikh habis tempoh tetapi tidak semestinya laluan-laluan yang sedang digunakan itu) dengan tarif yang dikenakan oleh suatu perkhidmatan penerbangan kepunyaan Pihak Pejanji itu bagi perkhidmatan-perkhidmatan sebanding di antara tempat-tempat yang sama atau yang lebih terhad atau yang lebih tinggi daripada tarif itu.

PERKARA 8

Duti Kastam

- (1) Pesawat udara yang dikendalikan dalam perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa oleh perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan suatu Pihak Pejanji, kelengkapannya yang biasa, bekalan-bekalan bahanapi, pelincir, bekalan-bekalan teknikal yang guna habis, alat-alat ganti termasuk injin-injin, dan barang-barang simpanan pesawat udara (termasuk tetapi tidak terhad kepada barang-barang seperti makanan, minuman dan tembakau) yang berada di dalam pesawat udara itu hendaklah dikecualikan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi itu atas dasar persalingan daripada semua duti-duti kastam, cukai eksais dan fee-fee yang serupa dan caj-caj yang bukan berdasarkan atas kos perkhidmatan yang diperuntukkan pada masa ketibaan, dengan syarat berkenaan kelengkapan biasa dan barang-barang lain itu terus berada di dalam pesawat udara itu.
- (2) Kelengkapan-telengkapan biasa, bekaan-bekalan bahanapi, pelincir, bekalan-bekalan teknikal yang guna habis, alat-alat ganti termasuk injin-injin, barang-barang simpanan pesawat udara (termasuk tetapi tidak terhad kepada barang-barang seperti makanan, minuman dan tembakau), yang diperkenalkan ke dalam kawasan Pihak Pejanji yang satu lagi itu oleh atau bagi pihak perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan itu atau yang berada di dalam pesawat udara yang dikendalikan oleh perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan, hendaklah dikecualikan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi itu atas dasar persalingan daripada semua duti-duti kastam, cukai eksais dan fee-fee yang serupa dan caj-caj yang bukan berdasarkan atas kos perkhidmatan yang diperuntukkan pada masa ketibaan, walaupun kelengkapan biasa dan barang-barang lain itu akan digunakan dalam mana-mana bahagian sesuatu perjalanan yang dijalankan melampaui kawasan Pihak Pejanji yang satu lagi itu.
- (3) Kelengkapan biasa dan barang-barang lain yang dirujuk dalam perenggan-perenggan (1) dan (2) Perkara ini boleh dikehendaki diletakkan

di bawah penyeliaan atau kawalan pihak-pihak berkuasa kastam Pihak Pejanji yang satu lagi itu.

- (4) Kelengkapan biasa dan barang-barang lain yang dirujuk dalam perenggan (1) Perkara ini bolehlah dipungkah di dalam kawasan Pihak Pejanji yang satu lagi itu dengan kelulusan pihak-pihak berkuasa kastam Pihak Pejanji yang satu lagi. Dalam hal keadaan yang demikian, kelengkapan biasa dan barang-barang lain itu hendaklah menikmati, atas dasar persalingan, pengecualian yang diperuntukkan oleh perenggan (1) Perkara ini sehingga ia dieksport semula atau selainnya dilupakan mengikut peraturan-peraturan kastam. Pihak-pihak berkuasa kastam Pihak Pejanji yang satu lagi boleh bagaimana pun menghendaki kelengkapan biasa dan barang-barang lain itu diletakkan di bawah penyeliaan mereka sehingga masa itu.
- (5) Pengecualian-pengecualian yang diperuntukkan di bawah Perkara ini hendaklah juga ada dalam keadaan-keadaan di mana suatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan suatu Pihak Pejanji telah membuat persetujuan dengan perkhidmatan atau perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang satu lagi bagi pinjaman atau pemindahan dalam kawasan Pihak Pejanji yang satu lagi itu bagi kelengkapan biasa dan barang-barang lain yang dirujuk dalam perenggan-perenggan (1) dan (2) Perkara ini, dengan syarat bahawa perkhidmatan atau perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang lain itu juga secara sama menikmati pengecualian itu daripada Pihak Pejanji yang satu lagi itu.
- (6) Bagasi dan kargo dalam transit langsung yang melalui kawasan kepunyaan sesuatu Pihak Pejanji hendaklah dikecualikan daripada duti-duti kastam, cukai eksais dan fee-fee serupa dan caj-caj yang bukan berdasarkan atas kos perkhidmatan-perkhidmatan yang di peruntukan pada masa ketibaan.

PERKARA 9

Keselamatan Penerbangan

- (1) Setiap Pihak Pejanji mengesahkan sekali lagi bahawa obligasinya kepada Pihak Pejanji yang satu lagi bagi melindungi keselamatan penerbangan awam terhadap perbuatan-perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang adalah menjadi suatu bahagian integral Perjanjian ini. Setiap Pihak Pejanji hendaklah khususnya bertindak dengan menepati peruntukan-peruntukan Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Lain Perbuatan-Perbuatan Tertentu yang Dilakukan di dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963, dan Konvensyen bagi Menumpaskan Perampasan Menyalahi Undang-Undang Pesawat Udara, yang ditandatangani di The Hague pada 16 Disember

1970, dan Konvensyen bagi Menumpaskan Perbuatan-Perbuatan yang Menyalahi Undang-Undang Terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, yang ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971.

- (2) Setiap Pihak Pejanji hendaklah diperuntukan atas permintaannya dengan segala bantuan yang diperlukannya oleh Pihak Pejanji yang satu lagi untuk mencegah perbuatan-perbuatan perampasan pesawat udara awam yang menyalahi undang-undang dan perbuatan-perbuatan lain yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan pesawat udara itu, penumpang-penumpang dan krunya, lapangan-lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan navigasi udara dan apa-apa ancaman lain kepada keselamatan penerbangan awam.
- (3) Pihak-Pihak Pejanji hendaklah, dalam perhubungan bersama mereka, bertindak dengan menepati peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan ditetapkan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa, yang dibuka untuk ditandatangani di Chicago pada 7 Disember 1944. Setiap Pihak Pejanji boleh menghendaki supaya pengendali-pengendali pesawat udara Pihak Pendaftar-annya atau pengendali-pengendali pesawat udara yang mempunyai tempat perniagaan utama mereka atau yang bermastautin tetap di kawasannya dan pengendali-pengendali lapangan-lapangan terbang di kawasannya, bertindak dengan menepati peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang tersebut.
- (4) Setiap Pihak Pejanji bersetuju bahawa pengendali-pengendali pesawat udara itu boleh dikehendaki supaya menuruti peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang disebut dalam perenggan (3) Perkara ini yang dikehendaki oleh Pihak Pejanji yang satu lagi bagi kemasukan ke dalam, keberangkatan dari atau semasa berada di dalam kawasan Pihak Pejanji yang satu lagi itu. Setiap Pihak Pejanji hendaklah memastikan bahawa langkah-langkah yang mencukupi dilaksanakan dengan berkesan di dalam kawasannya untuk melindungi pesawat udara itu dan untuk memeriksa penumpang-penumpang, kru, barang-barang bawa sendiri, bagasi, kargo dan barang-barang simpanan pesawat udara sebelum dan semasa naik atau dimuatkan. Setiap Pihak Pejanji hendaklah juga memberikan pertimbangan yang bersimpati kepada apa-apa permintaan daripada Pihak Pejanji yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas yang munasabah untuk menghadapi sesuatu ancaman tertentu.
- (5) Apabila sesuatu peristiwa atau ancaman peristiwa perampasan pesawat udara awam yang menyalahi undang-undang atau perbuatan-perbuatan lain yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan pesawat udara itu, penumpang-penumpang dan krunya, lapangan-lapangan terbang atau kemudahan-kemudahan navigasi udara berlaku, maka setiap Pihak Pejanji hendaklah membantu satu sama lain dengan mempermudah komunikasi-komunikasi dan langkah-langkah lain yang sesuai yang

bertujuan untuk menamatkan dengan cepat dan selamat akan peristiwa sedemikian atau ancamannya.

PERKARA 10

Pemberian Perangkaan

Pihak-pihak berkuasa penerbangan bagi setiap Pihak Pejanji hendaklah atas permintaan, memberi apa-apa pernyataan berkala atau pernyataan-pernyataan perangkaan yang lain yang semunasabahnya dikehendaki bagi maksud mengkaji semula daya muatan yang diperuntukkan dalam perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui oleh perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji itu kepada pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi. Pernyataan-pernyataan itu hendaklah termasuk segala maklumat yang dikehendaki untuk menentukan amaun trafik yang dijalankan oleh perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan tersebut mengikut perkhidmatan yang dipersetujui itu dan tempat permulaan dan tempat yang ditujui bagi trafik itu.

PERKARA 11

Pertukaran dan Peremitan Hasil

- (1) Tertakluk hanya kepada apa-apa peraturan mata wang asing yang boleh dikenakan oleh Malaysia dengan pemakaian yang seragam perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Hong Kong hendaklah mempunyai hak untuk menukar dan meremit daripada matawang Malaysia kepada matawang Hong Kong atas permintaan hasil-hasil tempatan yang melebihi jumlah tempatan yang dibelanjakan.
- (2) Perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Malaysia hendaklah mempunyai hak untuk menukar dan meremit daripada matawang Hong Kong kepada matawang Malaysia atas permintaan hasil-hasil tempatan yang melebihi jumlah tempatan yang dibelanjakan.
- (3) Penukaran dan peremitan hasil-hasil itu hendaklah dibenarkan tanpa sekatan pada kadar pertukaran yang terpakai kepada transaksi masa ini, yang sebenarnya pada masa itu hasil-hasil tersebut adalah diserahkan untuk pertukaran dan peremitan, dan tidaklah tertakluk kepada apa-apa caj kecuali yang biasa dibuat oleh bank-bank bagi menjalankan pertukaran dan peremitan itu.

PERKARA 12

Jualan dan Perwakilan Perkhidmatan Penerbangan

- (1) Perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak, mengikut undang-undang dan peraturan-peraturan Pihak Pejanji yang satu lagi berkaitan kemasukan, kemastautinan dan pekerjaan, untuk membawa masuk dan menanggung di kawasan Pihak Pejanji yang satu lagi itu kakitangannya sendiri yang terdiri daripada pengurusan, teknikal, pengendalian dan pakar-pakar lain yang dikehendaki bagi peruntukan pengangkutan udara.
- (2) Perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk terlibat dalam jualan pengangkutan udara dalam kawasan Pihak Pejanji yang satu lagi itu, sama ada secara langsung atau melalui ejen-ejen. Perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk menjual, dan mana-mana orang hendaklah bebas untuk membeli, pengangkutan itu dalam mata wang tempatan atau dalam apa-apa mata wang lain yang boleh tukar secara bebas.

PERKARA 13

Caj-Caj Pengguna

- (1) Istilah “caj pengguna” ertinya suatu caj yang dibuat kepada perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan oleh pihak-pihak berkuasa kompeten atau yang dibenarkan oleh mereka untuk digunakan sebagai peruntukan harta lapangan terbang atau kemudahan-kemudahan atau kemudahan-kemudahan navigasi udara, termasuk perkhidmatan-perkhidmatan yang berkaitan dan kemudahan-kemudahan, bagi pesawat udara, kru, penumpang-penumpang dan kargonya.
- (2) Suatu Pihak Pejanji tidaklah mengenakan atau benar untuk mengenakan atas perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi itu caj-caj pengguna yang lebih tinggi daripada yang dikenakan atas perkhidmatan-perkhidmatan penerbangannya sendiri yang mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa yang serupa.
- (3) Setiap Pihak Pejanji hendaklah menggalakkan perundingan mengenai caj-caj pengguna di antara pihak-pihak berkuasa penganan caj kompetennya dan perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang mengguna perkhidmatan-perkhidmatan dan kemudahan-kemudahan yang diperuntukkan oleh pihak-pihak berkuasa penganan caj, jika boleh

dipraktikkan melalui pertubuhan-pertubuhan perwakilan perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan itu.

PERKARA 14

Perundingan

Suatu Pihak Pejanji boleh pada bila-bila masa meminta perundingan-perundingan mengenai pelaksanaan, penafsiran, pemakaian atau pindaan Perjanjian ini. Perundingan-perundingan itu, yang mungkin boleh di antara pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji, hendaklah mula dalam tempoh 60 hari dari tarikh Pihak Pejanji yang satu lagi terima permintaan itu secara bertulis, kecuali selain daripada yang dipersetujui oleh mereka.

PERKARA 15

Penyelesaian Pertikaian-Pertikaian

- (1) Jika terdapat apa-apa pertikaian yang berbangkit di antara Pihak-Pihak Pejanji yang berkaitan dengan pentafsiran atau pemakaian Perjanjian ini, maka Pihak-Pihak Pejanji hendaklah terdahulunya cuba untuk menyelesaikannya melalui perundingan.
- (2) Jika Pihak-Pihak Pejanji gagal mencapai suatu penyelesaian bagi pertikaian itu melalui perundingan, maka pertikaian itu boleh dirujuk oleh mereka kepada orang atau badan yang mereka boleh memersetujui atau, atas permintaan suatu Pihak Pejanji, hendaklah dikemukakan untuk keputusan kepada satu tribunal terdiri daripada tiga penimbangtara yang hendaklah ditubuhkan dalam cara yang berikut:
 - (a) dalam tempoh 30 hari selepas penerimaan suatu permintaan untuk timbangtara, setiap Pihak Pejanji hendaklah melantik seorang penimbangtara. Seseorang rakyat sesuatu Negara yang boleh dianggap sebagai berkecuali berkaitan dengan pertikaian itu, yang akan bertindak sebagai Presiden tribunal itu, hendaklah dilantik sebagai penimbangtara yang ketiga dengan persetujuan di antara kedua-dua penimbangtara, dalam tempoh 60 hari daripada perlantikan yang kedua itu;
 - (b) jika dalam had masa yang dinyatakan di atas apa-apa perlantikan tidak lagi dibuat, setiap Pihak Pejanji bolehlah meminta Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa untuk membuat perlantikan yang perlu dalam tempoh 30 hari. Jika Presiden itu berpendapat bahawa dia adalah seorang rakyat suatu Negara yang tidak boleh dianggap sebagai berkecuali berkaitan dengan

pertikaian itu, maka Naib Presiden yang paling tinggi yang tidak hilang kelayakan atas alasan itu hendaklah membuat perlantikan itu.

- (3) Kecuali seperti kemudian daripada ini diperuntukkan dalam Perkara ini atau selainnya dipersetujui oleh Pihak-Pihak Pejanji, tribunal itu hendaklah menentukan had bidanguasanya dan menetapkan prosedurnya sendiri. Atas arahan tribunal itu, atau atas permintaan suatu Pihak Pejanji, satu persidangan untuk menentukan dengan tepat isu-isu yang akan ditimbangtara dan prosedur-prosedur tertentu yang harus diikuti hendaklah diadakan tidak lewat daripada tempoh 30 hari selepas tribunal itu ditetapkan sepenuhnya.
- (4) Kecuali seperti selain daripada yang dipersetujui oleh Pihak-Pihak Pejanji atau yang dinyatakan oleh tribunal itu, setiap Pihak Pejanji hendaklah mengemukakan satu memorandum dalam tempoh 45 hari selepas tribunal itu ditetapkan sepenuhnya. Jawapan-jawapan hendaklah diberikan dalam selewat-lewatnya 60 hari kemudian. Tribunal itu hendaklah mengadakan satu perbincangan atas permintaan satu Pihak Pejanji, atau mengikut budibicaranya, dalam tempoh 30 hari selepas jawapan-jawapan diberikan.
- (5) Tribunal itu hendaklah cuba untuk memberi satu keputusan bertulis dalam tempoh 30 hari selepas selesainya perbincangan itu atau, jika tiada perbincangan diadakan, selepas tarikh kedua-dua jawapan itu dikemukakan. Keputusan itu hendaklah dibuat mengikut undi lebih suara.
- (6) Satu Pihak Pejanji bolehlah mengemukakan satu permintaan untuk penjelasan keputusan itu dalam tempoh 15 hari selepas keputusan itu diterima dan penjelasan itu hendaklah dikeluarkan dalam tempoh 15 hari daripada permintaan itu.
- (7) Keputusan tribunal itu hendaklah mengikat Pihak-Pihak Pejanji.
- (8) Setiap Pihak Pejanji hendaklah menanggung kos penimbangtara yang dilantik olehnya. Kos-kos tribunal yang lain hendaklah dikongsi sama oleh Pihak-Pihak Pejanji termasuk apa-apa perbelanjaan yang dikenakan oleh Presiden atau Naib Presiden Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dalam pelaksanaan prosedur-prosedur dalam perenggan (2)(b) Perkara ini.

PERKARA 16

Pindaan

Apa-apa pindaan kepada Perjanjian ini yang dipersetujui oleh Pihak-Pihak Pejanji hendaklah mula berkuatkuasa apabila ianya disahkan dalam tulisan oleh Pihak-Pihak Pejanji.

PERKARA 17**Penamatan**

Satu Pihak Pejanji boleh pada bila-bila masa memberikan notis kepada Pihak Pejanji yang satu lagi mengenai keputusannya untuk menamatkan Perjanjian ini. Perjanjian ini hendaklah tamat pada tengah malam (di tempat penerimaan notis itu) sebelum sahaja ulang tahun pertama tarikh penerimaan notis itu oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, melainkan notis itu ditarik balik dengan persetujuan sebelum tempoh ini.

PERKARA 18**Pendaftaran dengan Pertubuhan Penerhangan
Awam Antarabangsa**

Perjanjian ini dan apa-apa pindaannya hendaklah didaftarkan dengan Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

PERKARA 19**Tajuk-Tajuk**

Tajuk-tajuk telah dimasukkan dalam Perjanjian ini di kepala setiap perkara bagi maksud rujukan dan kemudahan, dan tidaklah sekali-sekali mentakrifkan, menghadkan atau memperihalkan skop atau maksud Perjanjian ini.

PERKARA 20**Mula Berkuatkuasa**

Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh ia ditandatangani.

Pada menyaksikan hal di atas, yang bertandatangan di bawah ini, yang diberikuasa dengan sewajarnya oleh Kerajaan mereka masing-masing, telah menandatangani Perjanjian ini.

Diperbuat, dalam dua salinan di Kuala Lumpur pada 4 haribulan Mac 1991 dalam Bahasa Inggeris dan Bahasa Malaysia, kedua-dua teks itu sama sahnya.

Bagi Kerajaan Hong Kong:

ANSON CHAN

Bagi Kerajaan Malaysia:

DATO' SYED SIDI IDID BIN
SYED ABDULLAH IDID

TAMBAHAN

JADUAL LALUAN

Seksyen 1

Laluan-laluan yang akan dikendalikan oleh perkhidmatan atau perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Hong Kong:

Hong Kong—tempat-tempat perantaraan—tempat-tempat di Malaysia—tempat-tempat lampau.

Nota:

1. Tempat-tempat yang akan diberi khidmat oleh laluan-laluan yang dinyatakan di atas adalah ditentukan secara bersama oleh Pihak-Pihak Pejanji.
2. Perkhidmatan atau perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Hong Kong bolehlah pada mana-mana atau semua penerbangan tidak memanggil di mana-mana tempat yang dinyatakan di atas, dan boleh memberi khidmat di tempat-tempat perantaraan mengikut apa-apa susunan, tempat-tempat di Malaysia mengikut apa-apa susunan dan tempat-tempat lampau mengikut apa-apa susunan dengan syarat bahawa perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui mengikut laluan-laluan ini bermula di Hong Kong.
3. Tiada apa-apa trafik boleh bersinggah di suatu tempat perantaraan atau di suatu tempat lampau dan mendarat di tempat-tempat di Malaysia atau sebaliknya, kecuali dari masa ke semasa ditentukan secara bersama oleh Pihak-Pihak Pejanji.
4. Tiada mana-mana tempat di tanah besar China boleh diberi khidmat sebagai satu tempat perantaraan atau satu tempat lampau.

Seksyen 2

Laluan-laluan yang akan dikendalikan oleh perkhidmatan atau perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Malaysia:

Tempat-tempat di Malaysia—tempat-tempat perantaraan—Hong Kong—tempat-tempat lampau.

Nota:

1. Tempat-tempat yang akan diberi khidmat oleh laluan-laluan yang dinyatakan di atas adalah ditentukan secara bersama oleh Pihak-Pihak Pejanji.
 2. Perkhidmatan atau perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Malaysia bolehlah pada mana-mana atau semua penerbangan tidak memanggil di mana-mana tempat yang dinyatakan di atas, dan boleh memberi khidmat di tempat-tempat di Malaysia mengikut apa-apa susunan, di tempat-tempat perantaraan mengikut apa-apa susunan dan tempat-tempat lampau mengikut apa-apa susunan dengan syarat bahawa perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui mengikut laluan-laluan ini bermula di tempat-tempat di Malaysia.
 3. Tiada apa-apa trafik boleh bersinggah di suatu tempat perantaraan atau di suatu tempat lampau dan mendarat di tempat-tempat di Malaysia atau sebaliknya, kecuali dari masa ke semasa ditentukan secara bersama oleh Pihak-Pihak Pejanji.
 4. Tiada mana-mana tempat di tanah besar China boleh diberi khidmat sebagai satu tempat perantaraan atau satu tempat lampau.
-

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG-KONG ET LE GOUVERNEMENT DE LA MALAISIE

Le Gouvernement de Hong-Kong et le Gouvernement de la Malaisie,
Désireux de conclure un Accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre Hong-Kong et la Malaisie,
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

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

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de Hong-Kong, du Directeur de l'aviation civile et dans le cas de la Malaisie, du Ministre des transports, ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent actuellement des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires.

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

c) Le terme « région », concernant Hong-Kong, s'entend de l'île de Hong-Kong, de Kowloon et des Nouveaux Territoires, et, concernant la Malaisie, a le sens attribué au terme « territoire » par l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944².

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribue l'article 96 de ladite Convention.

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

Article 2

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO APPLICABLES
AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale,

¹ Entré en vigueur le 4 mars 1991 par la signature, conformément à l'article 20.

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

ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes et qui s'appliquerait aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

OCTROI DES DROITS

1) Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler sa région sans y atterrir;
- b) Le droit de faire escale dans sa région à des fins non commerciales.

2) Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Ces services et routes sont ci-après dénommés « les services convenus » et « les routes indiquées ». Dans l'explication d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées de chaque Partie contractante bénéficieront, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale dans la région de l'autre Partie contractante aux points déterminés pour la route considérée conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, soit séparément, soit conjointement.

3) Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne sera réputée conférer aux entreprises désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, en un point de la région de l'autre Partie contractante, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter conformément à un contrat de louage ou contre rémunération à un autre point de la région de l'autre Partie contractante.

4) Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques, ou encore de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se trouve pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante fera tout ce qui est en son pouvoir pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service moyennant des aménagements temporaires adéquats des routes.

Article 4

DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1) Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

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

3) *a)* Le Gouvernement de Hong-Kong aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il jugera nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la Malaisie ou de ses ressortissants;

b) Le Gouvernement de la Malaisie aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il jugera nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal à Hong-Kong.

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

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

Article 5

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1) Chacune des Parties contractantes aura le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou bien d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de Hong-Kong, s'il n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la Malaisie ou de ses ressortissants;

ii) Dans le cas du Gouvernement de la Malaisie, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal à Hong-Kong; ou

b) Si l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui aura accordé ces droits;

c) Ou encore si cette entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2) A moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2) Les entreprises désignées de chaque Partie contractante devront dans l'exploitation des services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but principal de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de celle qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

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

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des compagnies aériennes des Etats de la région; et

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

4) Les Parties contractantes détermineront conjointement de temps à autre la capacité à fournir sur les routes indiquées.

Article 7

TARIFS

1) Le terme « tarif » s'entend indifféremment :

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

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

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

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

2) Les tarifs que les entreprises désignées des Parties contractantes appliqueront pour les transports entre Hong-Kong et la Malaisie sont ceux qu'auront

agréés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils seront fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris les frais d'exploitation des services convenus, l'intérêt des usagers, une marge de bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur l'ensemble ou un tronçon de la même route.

3) Les tarifs visés au paragraphe 2 du présent article pourront être fixés d'un commun accord par les entreprises désignées qui en solliciteront l'agrément, après consultation préalable des autres entreprises qui exploitent l'ensemble ou un tronçon de la même route. Toutefois, il ne sera interdit à aucune entreprise désignée de proposer, ni aux autorités aéronautiques des Parties contractantes d'agréer un tarif, lorsque l'entreprise en question n'aura pas obtenu l'accord des autres entreprises désignées concernant ledit tarif, ou du fait qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. La « même route », dans le présent paragraphe ou le paragraphe précédent s'entend de la route exploitée et non de la route indiquée.

4) Tout tarif proposé pour le transport entre Hong-Kong et la Malaisie sera déposé par l'entreprise ou les entreprises désignées qui en sollicitent l'agrément auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes dans la forme que pourra exiger chacune desdites autorités aux fins d'obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article. Le dépôt du tarif sera effectué au plus tard 60 jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques y consentent) avant la date prévue de sa mise en vigueur. Le tarif proposé sera réputé déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il aura été reçu par ces autorités.

5) A condition d'avoir été déposé conformément au paragraphe 4 du présent article, tout tarif proposé pourra être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante mais il sera réputé refusé par ces autorités aéronautiques à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'aient fait tenir à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie une notification écrite signifiant leur acceptation du tarif proposé.

6) Si un tarif n'est pas accepté conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront en fixer un autre en concertation. A cet effet, chaque Partie contractante pourra demander que les autorités aéronautiques des deux Parties procèdent à des consultations conformément à l'article 14 du présent Accord.

7) Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont refusé d'accepter un tarif proposé conformément au paragraphe 5 du présent article et si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pu fixer un tarif en concertation conformément au paragraphe 6, le différend pourra être réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

8) Sous réserve du paragraphe 9 du présent article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article demeurera valable jusqu'à son remplacement par un nouveau tarif.

9) Sauf avec l'accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et pour une période sur laquelle elles se seront entendues, la validité d'un tarif ne pourra être prolongée en vertu du paragraphe 8 du présent article :

a) S'il est assorti d'une date d'expiration, pour plus de 12 mois après cette date;

b) S'il n'est pas assorti d'une date d'expiration, pour plus de 12 mois après la date à laquelle une entreprise désignée d'une Partie contractante aura déposé un tarif de remplacement auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

10. a) Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées de Hong-Kong pour le transport entre la Malaisie et un autre Etat devront être agréés par les autorités aéronautiques de la Malaisie et, le cas échéant, par celles de l'autre Etat. Les tarifs demandés par les entreprises désignées de la Malaisie pour le transport entre Hong-Kong et un Etat autre que la Malaisie devront être agréés par les autorités aéronautiques de Hong-Kong et, le cas échéant, celles de l'autre Etat.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature sera déposé par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicitera l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités pour obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article et cela au moins 90 jours (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de sa mise en vigueur. Le tarif proposé sera réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'auront reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé pourra être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il aura été déposé, mais il sera réputé refusé par ces autorités à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles n'aient fait tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur acceptation.

d) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé par elles moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cessera d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

11) Nonobstant les dispositions des paragraphes 5 et de l'alinéa c du paragraphe 10 du présent article, les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante accepteront tout tarif proposé qui aura été déposé auprès d'elles par une entreprise désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration mais pas nécessairement par l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de cette Partie contractante pour l'exploitation de services comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article 8

DROITS DE DOUANE

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

2) Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange y compris les moteurs et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement les denrées alimentaires, boissons et tabacs) introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise seront exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de cette autre Partie contractante.

3) Il pourra être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes de l'autre Partie contractante.

4) L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article pourront être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficieront, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins effectuée conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante pourront cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5) Les exemptions prévues dans le présent article s'appliqueront également lorsqu'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes aura conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6) Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région de chaque Partie contractante seront exonérés des droits de douane, droits d'accise et redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée.

Article 9

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1) Chacune des Parties contractantes réaffirme que l'obligation qu'elle a envers l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tout acte illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chacune des Parties contractantes se conformera en particulier aux dispositions concernant la sécurité aérienne de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², ainsi que de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³.

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

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

3) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui figurent en Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago. Chacune des Parties contractantes exigera des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés dans sa région, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans sa région, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4) Chacune des Parties contractantes est convenue qu'il peut être exigé de ces exploitants d'aéronefs qu'ils respectent les mesures de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 du présent article, imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour dans sa région ou le départ de cette région. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa région pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes étudiera également avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante afin qu'elle prenne des mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

5) Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, chacune des Parties contractantes apportera son aide à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

Article 10

FOURNITURE DE STATISTIQUES

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

Article 11

CONVERSION ET TRANSFERT DES RECETTES

1) Sous réserve exclusivement de tout règlement de change que pourrait imposer la Malaisie en vue d'une application uniforme, les entreprises désignées de Hong-Kong auront le droit de convertir et de transférer de Malaisie à Hong-Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2) Les entreprises désignées de la Malaisie auront le droit de convertir et de transférer de Hong-Kong en Malaisie, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

3) Les opérations de conversion et de transfert de ces recettes seront autorisées sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant qui sera en vigueur au moment où ces recettes seront présentées pour conversion et transfert, et ne seront frappées d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 12

REPRÉSENTATION ET VENTES DES ENTREPRISES

1) Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs personnels de direction, techniques et d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2) Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit de vendre et toute personne aura la faculté d'acheter ces prestations en monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

Article 13

REDEVANCES D'USAGE

1) L'expression « redevances d'usage » s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes, ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises, pour l'utilisation des terrains ou installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportées.

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

3) Chacune des Parties contractantes encouragera la concertation, concernant les redevances d'usage, entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui aura lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises.

Article 14

CONSULTATIONS

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

Article 15

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

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

a) Dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres désigneront d'un commun accord un troisième arbitre, ressortissant d'un Etat qui puisse être considéré comme neutre dans le différend et qui agira en qualité de président du tribunal;

b) Si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été effectuée dans les délais indiqués ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante pourra prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président estime être ressortissant d'un Etat qui ne saurait être considéré comme neutre dans le différend, le Vice-Président ayant le plus d'ancienneté et qui ne peut être récusé à ce titre procédera à la désignation.

3) Sous réserve des dispositions ci-après du présent article ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal arbitral déterminera l'étendue de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les procédures précises à suivre.

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

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

6) Chaque Partie contractante pourra présenter une demande d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements seront fournis dans les 15 jours à compter de la demande à cet effet.

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

8) Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres dépenses du tribunal sont divisées en parts égales entre les Parties contractantes, y compris toute dépense encourue par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'exécution des démarches prévues à l'alinéa *b* du paragraphe 2 du présent article.

Article 16

AMENDEMENT

Les amendements éventuels au présent Accord entreront en vigueur une fois confirmés par écrit par les Parties contractantes.

Article 17

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. L'Accord prendra alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par ladite autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 18

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et tous les amendements qui y seraient apportés seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

TITRES

Des titres ont été insérés dans le présent Accord en tête de chaque article pour la commodité de la lecture et ne définissent, ne limitent ni ne décrivent aucunement la portée ni l'objet du présent Accord.

Article 20

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

FAIT à Kuala Lumpur le 4 mars 1991, en double exemplaire, en langues anglaise et malaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de Hong-Kong :
ANSON CHAN

Pour le Gouvernement
de la Malaisie :
DATO' SYED SIDI IDID BIN
SYED ABDULLAH IDID

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première partie

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées par Hong-Kong :

Hong-Kong - points intermédiaires - points en Malaisie - points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises désignées par Hong-Kong pourront lors de tout vol omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus et desservir les points intermédiaires, les points en Malaisie et les points au-delà dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ à Hong-Kong.
3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou au-delà pour être débarqué en Malaisie ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en seront convenues autrement.
4. Aucun point situé en Chine continentale ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou au-delà.

Deuxième partie

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées par la Malaisie :

Points en Malaisie - points intermédiaires - Hong-Kong - points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises désignées par la Malaisie pourront lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points en Malaisie, les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ en Malaisie.
3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou au-delà pour être débarqué à Hong-Kong ou inversement, sauf lorsque les autorités compétentes des Parties contractantes en seront convenues autrement.
4. Aucun point situé en Chine continentale ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou au-delà.

LETTRE CONNEXE

BUREAU DES AFFAIRES EXTÉRIEURES ET DU COMMONWEALTH
LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT

Londres, le 16 décembre 1990

Monsieur le Gouverneur,

J'ai l'honneur de me référer au projet d'accord visant à l'organisation des transports aériens entre Hong-Kong et la Malaisie dont le texte a fait l'objet de négociations tenues à Kuala Lumpur du 9 au 11 août 1989.

Le Gouvernement du Royaume-Uni demeure responsable des relations extérieures de Hong-Kong jusqu'au 30 juin 1997. Mais le Royaume-Uni vous délègue toutefois, en vertu des présentes, les pouvoirs suivants :

- a) Conclure ledit Accord;
- b) Après en avoir reçu l'autorisation préalable à cet égard du Gouvernement du Royaume-Uni, consentir et confirmer tous amendements audit Accord;
- c) Jouir de tous droits et conférés aux Parties et exécuter toutes obligations pesant sur elles en vertu de l'Accord.

Sous réserve de l'accord préalable du Gouvernement du Royaume-Uni, vous pouvez également mettre fin audit Accord conformément à ses dispositions.

Si des mesures quelconques devaient être prises au titre des conventions internationales visées audit Accord, elles le seraient, soit par le Royaume-Uni, soit, si opportun, par le Gouvernement de Hong-Kong agissant sous l'autorité du Gouvernement du Royaume-Uni.

Après l'entrée en vigueur de l'Accord, celui-ci sera enregistré par le Gouvernement du Royaume-Uni au nom du Gouvernement de Hong-Kong.

Veillez agréer, etc.

DOUGLAS HURD

Monsieur David Wilson, K.C.M.G.
Gouverneur de Hong-Kong
