

No. 35425

**New Zealand
and
Malaysia**

**Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the
Government of Malaysia (with annexes). Kuala Lumpur, 16 June 1998**

Entry into force: *16 June 1998 by signature, in accordance with article 16*

Authentic texts: *English and Malay*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 21 January
1999*

**Nouvelle-Zélande
et
Malaisie**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et
le Gouvernement de la Malaisie (avec annexes). Kuala Lumpur, 16 juin 1998**

Entrée en vigueur : *16 juin 1998 par signature, conformément à l'article 16*

Textes authentiques : *anglais et malais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 21
janvier 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF MALAYSIA

The Government of New Zealand and Government of Malaysia (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister, and in the case of Malaysia, the Minister of Transport and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister;

(b) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(c) "Air transport" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(d) "Airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) Any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

(ii) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

(f) "Designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(g) "International air transport" means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;

(h) "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/ or cargo (excluding mail) in air transport charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(i) "Scheduled" means a series of flights performed by aircraft for the transport of passengers, cargo and mail between two or more points, where the flights are so regular or frequent as to constitute a systematic service, whether or not in accordance with a published timetable, and which are operated in such a manner that each flight is open to use by members of the public;

(j) "Territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude Tokelau.

Article 2. Grant of Rights

(1) Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transport by the airlines of the other Party:

- (a) The right to fly across its territory without landing;
- (b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) The rights otherwise specified in this Agreement.

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

Article 3. Designation and Authorisation

(1) Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transport in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of international air transport specified in Annex I or in Annex II or both.

(2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) The airline is incorporated and has its principal and permanent place of business in the territory of the Party designating the airline;

(b) Effective control of that airline is vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

(c) The airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application or applications; and

(d) The Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4. Revocation of Authorisation

(1) Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

(a) That airline is not incorporated and does not have its principal and permanent place of business in the territory of the Party designating the airline,

(b) Effective control of that airline is not vested in the Party designating the airline, or that Party's nationals, or both;

(c) That airline has failed to comply with the laws, regulations and rules referred to in Article 5 (Application of Laws, Regulations and Rules) of this Agreement; or

(d) The other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

(2) Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1(c) or 1(d) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

(3) This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5. Application of Laws, Regulations and Rules

(1) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

(2) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

(3) Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air transport in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

(4) Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6. Safety

(1) Each Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the international air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

(2) Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7. Aviation Security

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Parties.

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

(3) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and appropriate recommended practices established by the International

Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

(5) Each Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Party could make in the territory of the other Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined for the territory of the Party making such a request.

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

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

(8) When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8. Commercial Opportunities

(1) The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport.

(2) The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transport.

(3) Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in

whole or in part. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

(4) Any airline of each Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transport, and any person shall be free to purchase such transport, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

(5) Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

(6) The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

(7) In operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, any designated airline may enter into cooperative arrangements, including but not limited to code-sharing or leasing arrangements, with any other airline, including airlines of third countries, which have the appropriate operating authorisation for the cooperative arrangement in question.

Article 9. Customs Duties and Charges

(1) On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) The following shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) Aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

(b) Ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transport; and

(c) Fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10. Fair Competition

(1) Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.

(2) Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

(3) Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(4) Neither Party shall require the filing of schedules, programmes for non-scheduled flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorised in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 11. Pricing

Prices for international air transport operated pursuant to this Agreement may be required to be filed with the aeronautical authorities of either Party for notification purposes.

Article 12. Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 13. Settlement of Disputes

(1) Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render 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 of the majority of the tribunal shall prevail.

(6) The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

(7) Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

(8) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the proce-

dures of paragraph 2(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 14. Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 15. Registration with ICAO

(1) This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

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

Article 16. Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of signature. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of Malaysia, with annexes, signed at Kuala Lumpur, December 6, 1989, as amended.

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

Done at Kuala Lumpur, this 16th day of June 1998, in duplicate, in the English and Malay languages the two texts being equally authentic. In case of any inconsistency the English text shall prevail.

For the Government of New Zealand:

WINSTON PETERS

For the Government of Malaysia:

YAB DATO' SERI ANWAR BIN IBRAHIM

ANNEX I

SCHEDULED INTERNATIONAL AIR TRANSPORT

SECTION I. ROUTES

Airlines of each Party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transport, as follows:

From points behind the territory of the Party designating the airline via points in the territory of the Party designating the airline via any intermediate point(s) to any point(s) in the territory of the other Party, and between points in the territory of the other Party, and beyond.

SECTION 2. OPERATIONAL FLEXIBILITY

The designated airlines of each Party may, on any or all flights and at the option of each airline:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services; without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

SECTION 3. CHANGE OF GAUGE

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transport without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated.

ANNEX II

NON-SCHEDULED INTERNATIONAL AIR TRANSPORT

Airlines of each Party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall have the right to operate non-scheduled international air transport over the routes specified, and in accordance with the rights granted for scheduled services in this Agreement.

Each Party shall extend favourable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

[MALAY TEXT — TEXTE MALAIS]

**PERJANJIAN PERKHIDMATAN UDARA
ANTARA KERAJAAN NEW ZEALAND
DAN KERAJAAN MALAYSIA**

Kerajaan Malaysia dan Kerajaan New Zealand (kemudian daripada ini disebut sebagai "Pihak-Pihak");

Berhasrat untuk mempromosikan sistem penerbangan antarabangsa berdasarkan persaingan dari kalangan talian udara dalam pasaran dengan campur tangan dan pengawalseliaan kerajaan yang minimum;

Berhasrat untuk memudahkan pengembangan peluang pengangkut udara antarabangsa;

Menyedari bahawa perkhidmatan udara antarabangsa yang cekap dan bersaing mengukuhkan perdagangan, kebajikan pengguna-pengguna, dan pembangunan ekonomi;

Berhasrat untuk memungkinan talian-talian udara menawarkan pelancong dan perkapalan awam pelbagai pilihan perkhidmatan, dan berhasrat untuk menggalakkan talian-talian udara individu menghasilkan dan melaksanakan harga-harga yang baru dan bersaing;

Berhasrat untuk memastikan tahap keselamatan dan perlindungan yang paling tinggi dalam pengangkutan udara antarabangsa dan menegaskan semula kebimbangan serius mereka tentang perbuatan atau ancaman terhadap keselamatan pesawat udara, yang membahayakan keselamatan orang atau harta, memudaratkan pengendalian pengangkut udara, dan melemahkan keyakinan orang awam mengenai keselamatan penerbangan awam; dan

Sebagai Pihak-Pihak kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa, yang dibuka untuk ditandatangani di Chicago pada 7 Disember 1944;

Telah bersetuju seperti yang berikut:

Perkara 1

Takrif

Bagi maksud Perjanjian ini, melainkan jika dinyatakan sebaliknya, istilah:

- (a) "pihak berkuasa aeronautik" ertinya, dalam hal Malaysia, Menteri Pengangkutan dan mana-mana orang atau agensi yang diberi kuasa untuk melaksanakan apa-apa fungsi yang pada masa ini dijalankan oleh Menteri tersebut dan dalam hal New Zealand, Menteri yang bertanggungjawab bagi Penerbangan Awam, dan mana-mana orang atau agensi yang diberi kuasa untuk melaksanakan fungsi yang dijalankan oleh Menteri tersebut;
- (b) "Perjanjian" ertinya Perjanjian ini, Tambahan-tambahannya, dan mana-mana pindaan kepadanya;
- (c) "pengangkut udara" ertinya pengangkutan awam penumpang, bagasi, kargo, dan mel, melalui pesawat udara secara berasingan atau gabungan, untuk mendapatkan upah atau sewa;
- (d) "talian udara" dan "berhenti bagi maksud bukan lalu lintas" masing-masing mempunyai erti yang diberikan kepadanya dalam Perkara 96 Konvensyen;
- (e) "Konvensyen" ertinya Konvensyen mengenai Penerbangan Udara Awam Antarabangsa, yang dibuka untuk ditandatangani di Chicago pada 7 Disember 1944 dan termasuklah:
 - (i) apa-apa pindaan yang telah mula berkuat kuasa di bawah Perkara 94(a) Konvensyen dan telah diratifikasikan oleh kedua-dua Pihak, dan
 - (ii) mana-mana Tambahan atau mana-mana pindaan kepadanya yang diterima pakai di bawah Perkara 90 Konvensyen setakat Tambahan atau pindaan demikian berkesan pada bila-bila masa saja kepada kedua-dua Pihak;
- (f) "talian udara ditetapkan" ertinya suatu talian udara yang ditetapkan dan diberi kuasa mengikut Perkara 3 Perjanjian ini;
- (g) "pengangkut udara antarabangsa" ertinya pengangkut udara yang melalui ruang udara di atas wilayah satu Negeri dan lebih;
- (h) "harga" ertinya apa-apa tambang, kadar atau caj untuk mengangkut penumpang-penumpang (dan bagasi mereka) dan/atau kargo (tidak termasuk mel) dalam pengangkut udara yang dikenakan oleh talian udara, termasuk ejen-ejen mereka, dan syarat-syarat yang mengawal terdapatnya tambang, kadar atau caj itu;

(i) "berjadual" ertinya suatu siri penerbangan yang dilaksanakan oleh pesawat udara untuk mengangkut penumpang-penumpang, kargo dan mel antara dua atau lebih tempat, yang penerbangannya adalah begitu tetap atau kerap hingga membentuk suatu perkhidmatan yang sistematik, sama ada atau tidak mengikut suatu jadual waktu yang diterbitkan, dan yang dikendalikan sebegitu cara sehingga setiap penerbangan terbuka untuk digunakan oleh orang awam;

(j) "wilayah" mempunyai erti yang diberikan kepadanya dalam Perkara 2 Konvensyen, dengan syarat bahawa, dalam hal New Zealand, istilah "wilayah" tidak termasuk Tokelau.

Perkara 2

Pemberian Hak

(1) Setiap Pihak memberi Pihak yang satu lagi hak yang berikut bagi perjalanan pengangkut udara antarabangsa oleh talian-talian udara Pihak yang satu lagi:

- (a) hak untuk terbang melintasi wilayahnya tanpa mendarat;
- (b) hak untuk berhenti di wilayahnya bagi maksud bukan lalu lintas; dan
- (c) hak yang dinyatakan selainnya dalam Perjanjian ini.

(2) Tiada apa-apa jua dalam perenggan (1) Perjanjian ini boleh disifatkan memberi talian udara ditetapkan satu Pihak keistimewaan untuk mengambil, di wilayah Pihak yang satu lagi, penumpang, kargo atau mel yang diangkut untuk upah atau sewa dan yang dalam perjalanan ke tempat lain di wilayah Pihak yang satu lagi itu.

Perkara 3

Penetapan dan Pemberikuasaan

(1) Setiap Pihak hendaklah mempunyai hak untuk menetapkan sebanyak mana talian udara yang Pihak itu mahu untuk menjalankan pengangkut udara antarabangsa mengikut Perjanjian ini dan untuk menarik balik atau menukar penetapan itu. Apa-apa penetapan hendaklah dihantar kepada Pihak yang satu lagi secara bertulis melalui saluran diplomatik, dan hendaklah mengenal pasti sama ada talian udara itu diberi kuasa untuk menjalankan jenis pengangkut udara antarabangsa yang dinyatakan dalam Tambahan I atau Tambahan II atau kedua-duanya.

(2) Apabila penetapan demikian diterima, dan apabila permohonan daripada talian udara ditetapkan diterima, mengikut bentuk dan cara yang ditetapkan bagi pemberikuasaan pengendalian dan kebenaran teknikal, Pihak yang satu lagi hendaklah memberi pemberikuasaan dan kebenaran yang sepatutnya dengan kelengkapan tatacara yang minimum, dengan syarat bahawa:

- (a) talian udara itu diperbadankan dan mempunyai tempat perniagaannya yang utama dan tetap di wilayah Pihak yang menetapkan talian udara itu;
- (b) kawalan berkesan talian udara itu terletak hak pada Pihak yang menetapkan talian udara itu, rakyat Pihak itu, atau kedua-duanya;
- (c) talian udara itu layak untuk memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan di bawah undang-undang, peraturan-peraturan dan kaedah-kaedah yang lazimnya terpakai bagi pengendalian pengangkut udara antarabangsa oleh Pihak yang menimbang permohonan atau permohonan-permohonan itu; dan
- (d) Pihak yang menetapkan talian udara itu mengekalkan dan mentadbir standard yang dinyatakan dalam Perkara 6 (Keselamatan) dan Perkara 7 (Keselamatan Penerbangan).

Perkara 4

Pembatalan Pemberikuasaan

(1) Mana-mana satu Pihak boleh membatalkan, menggantung atau menahankan pemberikuasaan pengendalian atau kebenaran teknikal sesuatu talian udara yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi jika:

(a) talian udara itu tidak diperbadankan dan tidak mempunyai tempat perniagaannya yang utama dan tetap di wilayah Pihak yang menetapkan talian udara itu;

(b) kawalan berkesan talian udara itu tidak terletak hak pada Pihak yang menetapkan talian udara itu, atau pada rakyat Pihak itu, atau kedua-duanya;

(c) talian udara itu telah tidak mematuhi undang-undang, peraturan-peraturan dan kaedah-kaedah yang disebut dalam Perkara 5 (Pemakaian Undang-Undang, Peraturan-Peraturan dan Kaedah-Kaedah) Perjanjian ini; atau

(d) Pihak yang satu lagi tidak mengekalkan dan mentadbir standard yang dinyatakan dalam Perkara 6 (Keselamatan).

(2) Melainkan jika tindakan segera perlu bagi mencegah ketakpatuhan lanjut subperenggan 1(c) atau 1(d) Perkara ini, hak yang diwujudkan melalui Perkara ini hendaklah digunakan hanya selepas berunding dengan Pihak yang satu lagi.

(3) Perkara ini tidak menahankan hak mana-mana satu Pihak untuk menahan, membatalkan, menahankan atau mengenakan syarat-syarat atas pemberikuasaan pengendalian atau kebenaran teknikal talian udara atau talian-talian udara Pihak yang satu lagi mengikut peruntukan Perkara 7 (Keselamatan Penerbangan).

Perkara 5

Pemakaian Undang-Undang, Peraturan-Peraturan dan Kaedah-Kaedah

(1) Semasa memasuki, berada di dalam, atau meninggalkan wilayah satu Pihak, undang-undang, peraturan-peraturan dan kaedah-kaedah Pihak itu yang berhubungan dengan pengendalian dan penerbangan pesawat udara hendaklah dipatuhi oleh talian udara Pihak yang satu lagi.

(2) Semasa memasuki, berada di dalam, atau meninggalkan wilayah satu Pihak, undang-undang, peraturan-peraturan dan kaedah-kaedah Pihak itu yang berhubungan dengan kemasukan ke atau berangkat dari wilayahnya penumpang-penumpang, anak kapal atau kargo di dalam pesawat udara (termasuk peraturan-peraturan dan kaedah-kaedah yang berhubungan dengan kemasukan, pelepasan, keselamatan penerbangan, imigresen, pasport, kastam dan kuarantin atau, dalam hal mel, peraturan-peraturan pos) hendaklah dipatuhi oleh, atau bagi pihak, penumpang-penumpang, anak kapal atau kargo talian udara Pihak yang satu lagi itu.

(3) Tiada Pihak boleh memberi talian udaranya sendiri atau mana-mana talian udara lain keutamaan berbanding dengan talian udara ditetapkan Pihak yang satu lagi yang melibatkan diri dalam pengangkut udara antarabangsa yang serupa dalam pemakaian peraturan-peraturan kastam, imigresen, kuarantinnya dan yang seumpamanya.

(4) Penumpang-penumpang, bagasi dan kargo yang dalam transit terus melintasi wilayah mana-mana satu Pihak dan tidak meninggalkan kawasan lapangan terbang yang diuntukkan bagi maksud itu tidak diharuskan menjalani apa-apa pemeriksaan kecuali atas sebab-sebab keselamatan penerbangan, kawalan narkotik atau dalam hal keadaan yang khas. Bagasi dan kargo dalam transit terus hendaklah dikecualikan daripada duti kastam dan cukai-cukai lain yang seumpamanya.

Perkara 6

Keselamatan

(1) Setiap Pihak hendaklah mengiktiraf sebagai sah, bagi maksud mengendalikan pengangkut udara antarabangsa yang diperuntukkan dalam Perjanjian ini, perakuan-perakuan keselamatan terbang, perakuan-perakuan kecekapan, dan lesen-lesen yang dikeluarkan atau disahkan oleh Pihak yang satu lagi dan masih berkuat kuasa, dengan syarat bahawa kehendak bagi perakuan-perakuan atau lesen-lesen itu sekurang-kurangnya bersamaan dengan standard minimum yang boleh ditetapkan menurut Konvensyen. Setiap Pihak boleh, walau bagaimanapun, enggan mengiktiraf sebagai sah bagi maksud penerbangan di atas wilayahnya sendiri, perakuan-perakuan kecekapan dan lesen-lesen yang dikeluarkan atau disahkan untuk rakyatnya sendiri oleh Pihak yang satu lagi.

(2) Mana-mana satu Pihak boleh meminta rundingan diadakan berkenaan dengan standard keselamatan yang dikekalkan oleh Pihak yang satu lagi berhubungan dengan kemudahan-kemudahan aeronautik, anak-anak kapal penerhangan, pesawat udara, dan pengendalian talian udara ditetapkan. Jika, selepas rundingan itu, satu Pihak mendapati bahawa Pihak yang satu lagi tidak mengekalkan dan mentadbirkan standard dan kehendak keselamatan dengan berkesan dalam skop ini yang sekurang-kurangnya bersamaan dengan standard minimum yang boleh ditetapkan menurut Konvensyen, Pihak yang satu lagi hendaklah diberitahu tentang dapatan itu dan langkah-langkah yang difikirkan perlu bagi menepati standard minimum ini, dan Pihak yang satu lagi itu hendaklah mengambil tindakan pembetulan yang sewajarnya. Setiap Pihak mempunyai hak untuk menahan, membatalkan, atau menghadkan pemberikuasaan pengendalian atau kebenaran teknikal talian udara atau talian-talian udara yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi sekiranya Pihak yang satu lagi itu tidak mengambil apa-apa tindakan pembetulan yang sewajarnya dalam masa yang munasabah.

Perkara 7

Keselamatan Penerbangan

(1) Selaras dengan hak dan kewajiban mereka dibawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak mengesahkan semula bahawa kewajiban mereka terhadap satu sama lain untuk melindungi keselamatan penerbangan awam terhadap perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang menjadi suatu bahagian perlu Perjanjian ini. Tanpa menghadkan keluasan hak dan kewajiban mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak hendaklah khususnya bertindak bertepatan dengan peruntukan Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Perbuatan-Perbuatan Tertentu Lain yang Dilakukan Di Dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963, Konvensyen untuk Membanteras Perampasan Pesawat Udara Yang Menyalahi Undang-Undang, yang ditandatangani di The Hague pada 16 Disember 1970, Konvensyen untuk Membanteras Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang Terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, yang ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971, dan mana-mana perjanjian berbilang pihak lain yang mentadbir keselamatan penerbangan awam yang mengikat Pihak-Pihak.

(2) Pihak-Pihak hendaklah apabila diminta memberikan segala bantuan yang perlu kepada satu sama lain untuk mencegah perbuatan merampas pesawat udara awam yang menyalahi undang-undang dan perbuatan yang menyalahi undang-undang yang lain terhadap keselamatan pesawat udara itu, keselamatan penumpang dan anak kapalnya, dan keselamatan lapangan terbang dan kemudahan penerbangan udara, dan untuk menangani apa-apa ancaman lain terhadap keselamatan penerbangan udara awam.

(3) Pihak-Pihak hendaklah, dalam hubungan bersaling mereka, bertindak bertepatan dengan peruntukan keselamatan penerbangan dan amalan yang disyorkan yang berkenaan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan ditetapkan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen; Pihak-Pihak hendaklah menghendaki supaya pengendali pesawat udara yang berdaftar dengan mereka, pengendali pesawat udara yang mempunyai tempat utama perniagaan mereka atau yang bermastautin tetap di wilayah mereka, dan pengendali lapangan terbang di wilayah mereka bertindak bertepatan dengan peruntukan keselamatan penerbangan itu.

(4) Setiap Pihak bersetuju bahawa mana-mana pengendali pesawat udara boleh dikehendaki untuk mematuhi peruntukan keselamatan yang dikehendaki oleh Pihak yang satu lagi bagi kemasukan ke dalam, berangkat dari, dan semasa berada di dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu. Setiap pihak hendaklah memastikan bahawa langkah-langkah secukupnya terpakai dengan berkesan di dalam wilayahnya untuk melindungi pesawat udara dan untuk memeriksa penumpang-penumpang, anak kapal, barang-barang yang dibawa sendiri, bagasi, kargo dan barang simpanan pesawat udara, sebelum dan semasa menaiki pesawat udara itu atau memuatkan barang-barang ke dalam pesawat udara itu. Setiap Pihak hendaklah juga memberi pertimbangan yang

positif kepada apa-apa permintaan daripada Pihak yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas untuk berhadapan dengan sesuatu ancaman tertentu.

(5) Setiap Pihak hendaklah juga memberi pertimbangan setia kawan kepada sesuatu permintaan daripada Pihak yang satu lagi untuk membuat perkiraan pentadbiran bersaling yang dengannya pihak berkuasa aeronautik satu Pihak boleh membuat di wilayah Pihak yang satu lagi penilaian mereka sendiri mengenai langkah-langkah keselamatan yang sedang dijalankan oleh pengendali pesawat udara berkenaan dengan penerbangan yang menuju ke wilayah Pihak yang membuat permintaan itu.

(6) Apabila berlaku insiden atau ancaman insiden perampasan pesawat udara awam yang menyalahi undang-undang atau perbuatan lain yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan penumpang dan anak kapal, pesawat udara, lapangan terbang atau kemudahan penerbangan udara, Pihak-Pihak hendaklah membantu satu sama lain dengan memudahkan perhubungan dan langkah sesuai yang lain bertujuan untuk menamatkan insiden atau ancaman itu dengan cepat dan selamat.

(7) Setiap Pihak hendaklah mengambil apa-apa langkah yang didapatinya boleh dilaksanakan bagi memastikan bahawa pesawat udara Pihak yang satu lagi, yang diancam oleh perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang, yang telah mendarat di wilayahnya ditahan di bumi melainkan jika pesawat udara itu perlu dibiarkan berangkat demi melindungi nyawa manusia yang menjadi kewajipan utama. Bila mana boleh dilaksanakan, langkah-langkah itu hendaklah diambil atas dasar rundingan bersama.

(8) Apabila suatu Pihak mempunyai alasan yang munasabah untuk mempercayai bahawa Pihak yang satu lagi telah menyimpang daripada peruntukan keselamatan penerbangan. Perkara ini, pihak berkuasa aeronautik Pihak itu boleh meminta supaya rundingan segera diadakan dengan pihak berkuasa aeronautik Pihak yang satu lagi. Kegagalan mencapai persetujuan yang memuaskan hati dalam masa 15 hari dari tarikh permintaan itu hendaklah menjadi alasan untuk menahan, membatalkan, mengehadkan, atau mengenakan syarat-syarat atas pemberikuasaan pengendalian dan kebenaran teknikal talian udara atau talian-talian udara Pihak itu. Apabila diperlukan oleh sebab sesuatu kecemasan, suatu Pihak boleh mengambil langkah interim sebelum habis tempoh 15 hari itu.

Perkara 8

Peluang-Peluang Komersial

(1) Talian-talian udara setiap Pihak hendaklah mempunyai hak untuk menubuhkan pejabat-pejabat di wilayah Pihak yang satu lagi bagi mempromosikan dan penjualan pengangkut udara.

(2) Talian-talian udara ditetapkan setiap Pihak berhak, mengikut undang-undang dan peraturan-peraturan Pihak yang satu lagi berhubungan dengan kemasukan, permastautinan, dan penggajian, untuk membawa masuk dan menyenggarakan di wilayah Pihak yang satu lagi kakitangan pengurusan, penjualan, teknikal, pengendalian, dan kakitangan mahir lain yang diperlukan bagi penyediaan pengangkut udara.

(3) Setiap talian udara ditetapkan hendaklah mempunyai hak untuk melaksanakan sendiri pengendalian bumi di wilayah Pihak yang satu lagi ("pengendalian sendiri") atau, atas pilihannya, memilih dari kalangan ejen-ejen yang bersaing, termasuk mana-mana talian udara lain yang mengendalikan pengendalian bumi, untuk mendapatkan perkhidmatan sedemikian keseluruhan atau sebahagiannya. Hak ini hendaklah tertakluk hanya kepada kekangan fizikal yang disebabkan oleh pertimbangan mengenai keselamatan lapangan terbang. Jika pertimbangan sedemikian mengecualikan pengendalian sendiri, perkhidmatan bumi hendaklah disediakan atas dasar sama rata kepada semua talian udara; caj-caj hendaklah berdasarkan kos perkhidmatan yang disediakan; dan perkhidmatan sedemikian hendaklah setanding dengan jenis dan kualiti perkhidmatan seolah-olah pengendalian sendiri dapat dilaksanakan.

(4) Mana-mana talian udara setiap Pihak boleh melibatkan diri dalam penjualan pengangkut udara di wilayah Pihak yang satu lagi secara langsung dan, atas budi bicara talian udara itu, melalui ejen-ejenya. Setiap talian udara hendaklah mempunyai hak untuk menjual pengangkut itu, dan mana-mana orang hendaklah bebas untuk membeli pengangkut itu, dalam mata wang wilayah itu atau dalam mata wang yang boleh ditukar dengan mudah.

(5) Setiap talian udara hendaklah mempunyai hak untuk menukar dan meremitkan kepada negaranya, apabila dikedahki, pendapatan tempatan yang berlebihan daripada jumlah wang yang dibayar di tempat itu. Penukaran dan peremitan hendaklah dibenarkan dengan segera tanpa sekatan atau pencukajaan berkenaan dengannya pada kadar pertukaran yang terpakai bagi transaksi dan peremitan semasa pada tarikh pengangkut itu membuat permohonan awal bagi peremitan.

(6) Talian udara setiap Pihak hendaklah dibenarkan membayar perbelanjaan tempatan, termasuk pembelian bahanapi, di wilayah Pihak yang satu lagi dalam mata wang tempatan. Atas budi bicaranya, talian-talian udara setiap Pihak boleh membayar

perbelanjaan itu di wilayah Pihak yang satu lagi dalam mata wang yang boleh ditukar dengan mudah mengikut peraturan mata wang tempatan.

(7) Dalam mengendalikan atau menawarkan pengangkut udara antarabangsa menurut Perjanjian ini, mana-mana talian udara ditetapkan boleh membuat perkiraan kerjasama, termasuk tetapi tidak terhad kepada perkongsian kod atau perkiraan pajakan, dengan mana-mana talian udara yang lain, termasuk talian udara negara-negara ketiga, yang mempunyai pemberikuasaan pengendalian yang sewajarnya bagi perkiraan kerjasama yang berkenaan.

Perkara 9

Duti dan Caj Kastam

(1) Semasa tiba di wilayah satu Pihak, pesawat udara yang dikendalikan dalam pengangkut udara antarabangsa oleh talian udara ditetapkan Pihak yang satu lagi, peralatan biasanya, peralatan bumi, bahan api, pelincir, bekalan teknikal yang digunakan, alat-alat ganti (termasuk enjin), barang simpanan pesawat udara (termasuk tetapi tidak terhad kepada apa-apa benda makanan, minuman dan arak, tembakau dan keluaran lain yang dimaksudkan untuk dijual atau digunakan oleh penumpang-penumpang dalam kuantiti yang terhad sewaktu penerbangan), dan benda lain yang dimaksudkan bagi atau digunakan semata-mata berkaitan dengan pengendalian atau menservis pesawat udara yang terlibat dalam pengangkut udara antarabangsa hendaklah dikecualikan, atas dasar persalingan, daripada semua sekatan import, cukai harta dan levi modal, duti kastam, cukai eksais, dan fee dan caj seumpamanya yang (1) dikenakan oleh pihak berkuasa negara, dan (2) tidak berdasarkan kos perkhidmatan yang disediakan, dengan syarat bahawa peralatan dan bekalan itu terus berada di dalam pesawat udara itu.

(2) Atas dasar persalingan, yang berikut hendaklah juga dikecualikan daripada cukai, levi, duti, fee dan caj yang disebut dalam perenggan 1 Perkara ini, dengan pengecualian caj yang berdasarkan kos perkhidmatan yang disediakan:

(a) barang simpanan pesawat udara yang dibawa masuk ke dalam atau dibekalkan di wilayah suatu Pihak dan dibawa ke dalam pesawat udara itu, dalam had yang munasabah, untuk kegunaan di dalam pesawat udara yang menuju ke luar suatu talian udara Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkut udara antarabangsa, walaupun barang simpanan ini akan digunakan bagi sebahagian daripada perjalanan yang dilakukan di atas wilayah Pihak di mana barang-barang simpanan itu dibawa ke dalam pesawat udara itu;

(b) peralatan bumi dan alat ganti (termasuk enjin) yang dibawa masuk ke dalam wilayah suatu Pihak untuk menservis, menyenggara, atau membaiki pesawat udara suatu talian udara Pihak yang satu lagi yang digunakan dalam pengangkut udara antarabangsa; dan

(c) bahan api, pelincir dan bekalan teknikal yang digunakan yang dibawa masuk ke dalam atau dibekalkan di wilayah suatu Pihak untuk kegunaan di dalam pesawat udara suatu talian udara Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkut udara antarabangsa, walaupun bekalan ini akan digunakan bagi sebahagian daripada perjalanan yang dilakukan di atas wilayah Pihak di mana bahan api, pelincir dan bekalan teknikal itu dibawa ke dalam pesawat udara itu.

(3) Peralatan dan bekalan yang disebut dalam perenggan 1 dan 2 Perkara ini boleh dikehendaki disimpan di bawah pengawasan atau kawalan pihak berkuasa yang berkenaan.

(4) Pengecualian yang diperuntukkan oleh Perkara ini hendaklah juga tersedia jika talian udara ditetapkan satu Pihak telah berkontrak dengan talian udara yang lain, yang juga menikmati pengecualian yang serupa daripada Pihak yang satu lagi, bagi peminjaman atau pemindahan di wilayah Pihak yang satu lagi benda-benda yang dinyatakan dalam perenggan 1 dan 2 Perkara ini.

Perkara 10

Persaingan Yang Adil

(1) Setiap Pihak hendaklah memberi talian udara ditetapkan kedua-dua Pihak peluang yang adil dan sama untuk bersaing dalam menyediakan pengangkut udara antarabangsa yang ditadbirkan oleh Perjanjian ini.

(2) Setiap Pihak hendaklah membenarkan setiap talian udara ditetapkan menentukan kekerapan dan daya muatan pengangkut udara antarabangsa yang ditawarkan berdasarkan pertimbangan komersial dalam pasaran. Selaras dengan hak ini, tiada Pihak boleh secara sepihak menghadkan jumlah lalu lintas, kekerapan atau ketetapan perkhidmatan, atau jenis atau jenis-jenis pesawat udara yang dikendalikan oleh talian udara ditetapkan Pihak yang satu lagi, kecuali sebagaimana yang dikehendaki atas sebab-sebab kastam, teknikal, pengendalian, atau persekitaran di bawah syarat-syarat seragam yang selaras dengan Perkara 15 Konvensyen.

(3) Tiada Pihak boleh mengenakan ke atas talian udara ditetapkan Pihak yang satu lagi suatu kehendak penolakan pertama, nisbah kenaikan, fee tidak dibantah, atau apa-apa kehendak lain mengenai daya muatan, kekerapan atau lalu lintas yang boleh menjadi tak selaras dengan maksud Perjanjian ini.

(4) Tiada Pihak boleh menghendaki pemfailan jadual, program bagi penerbangan tak berjadual, atau rancangan pengendalian oleh talian udara Pihak yang satu lagi untuk kelulusan, kecuali sebagaimana yang dikehendaki atas dasar tak berdiskriminasi untuk menguatkuasakan syarat-syarat seragam yang tampak oleh perenggan 2 Perkara ini atau sebagaimana yang dibenarkan dengan khusus dalam suatu Tambahan kepada Perjanjian ini. Jika suatu Pihak menghendaki pemfailan untuk maksud makluman, Pihak itu hendaklah meminimumkan beban pentadbiran kehendak dan tatacara pemfailan atas orang tengah pengangkut udara dan talian udara ditetapkan Pihak yang satu lagi.

Perkara 11

Harga

Harga bagi pengangkut udara antarabangsa yang dikendalikan menurut Perjanjian ini boleh dikehendaki supaya difailkan dengan pihak berkuasa aeronautik mana-mana satu Pihak bagi maksud pemberitahuan.

Perkara 12

Rundingan

Mana-mana satu Pihak boleh, pada bila-bila masa, meminta supaya rundingan diadakan berhubung dengan Perjanjian ini. Rundingan demikian hendaklah bermula pada tarikh terawal yang boleh, tetapi tidak kemudian daripada 60 hari dari tarikh Pihak yang satu lagi menerima permintaan itu melainkan jika dipersetujui selainnya.

Perkara 13

Penyelesaian Pertikaian

(1) Apa-apa pertikaian yang berbangkit di bawah Perjanjian ini yang tidak diselesaikan melalui rundingan formal boleh dirujuk kepada seseorang atau suatu badan dengan persetujuan Pihak-Pihak untuk diputuskan. Jika Pihak-Pihak tidak bersetuju sedemikian, pertikaian itu hendaklah, atas permintaan mana-mana satu Pihak, dikemukakan kepada timbang tara mengikut tatacara yang dinyatakan di bawah.

(2) Penimbangtaraan hendaklah oleh suatu tribunal yang terdiri daripada tiga penimbang tara yang hendaklah dilantik seperti yang berikut:

(a) Dalam masa 30 hari selepas menerima permintaan untuk timbang tara, setiap Pihak hendaklah menamakan seorang penimbang tara. Dalam masa 60 hari selepas kedua-dua penimbang tara ini telah dinamakan, mereka hendaklah melalui persetujuan melantik penimbang tara yang ketiga, yang hendaklah bertindak sebagai Presiden tribunal timbang tara itu;

(b) Jika mana-mana satu Pihak tidak menamakan seorang penimbang tara, atau jika penimbang tara ketiga tidak dilantik mengikut subperenggan (a) perenggan ini, mana-mana satu Pihak boleh meminta Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa melantik penimbang tara atau penimbang-penimbang tara yang perlu dalam masa 30 hari. Jika Presiden Majlis itu mempunyai kerakyatan yang sama dengan salah satu daripada Pihak-Pihak, Naib Presiden yang terkanan yang tidak menjadi tak layak atas alasan itu hendaklah membuat pelantikan itu.

(3) Kecuali sebagaimana yang dipersetujui selainnya, tribunal timbang tara hendaklah menentukan had bidang kuasanya mengikut Perjanjian ini dan hendaklah menetapkan kaedah-kaedah tataranya sendiri. Tribunal itu, sebaik sahaja ditubuhkan, boleh mengesyorkan langkah relief interim sementara menanti pemutusan muktamadnya. Atas arahan tribunal atau atas permintaan mana-mana satu Pihak, suatu persidangan untuk memutuskan isu-isu yang tepat untuk ditimbang tara dan tatacara khusus yang hendaklah diikuti hendaklah diadakan tidak kemudian daripada 15 hari selepas tribunal itu ditubuhkan sepenuhnya.

(4) Kecuali sebagaimana yang dipersetujui selainnya atau sebagaimana yang diarahkan oleh tribunal, setiap Pihak hendaklah mengemukakan memorandum dalam masa 45 hari dari masa tribunal itu ditubuhkan sepenuhnya. Jawapan-jawapan hendaklah diberikan 60 hari kemudian. Tribunal itu hendaklah mengadakan suatu pendengaran atas permintaan mana-mana satu Pihak atau atas inisiatifnya sendiri dalam masa 15 hari selepas jawapan perlu diberikan.

(5) Tribunal hendaklah cuba memberikan suatu keputusan bertulis dalam masa 30 hari selepas selesai pendengaran itu atau, jika tiada pendengaran diadakan,

selepas tarikh kedua-dua jawapan dikemukakan. Keputusan majoriti tribunal itu hendaklah terpakai.

(6) Pihak-Pihak boleh mengemukakan permintaan untuk mendapatkan penjelasan mengenai keputusan itu dalam masa 15 hari selepas keputusan itu diberikan dan apa-apa penjelasan yang diberikan hendaklah dikeluarkan dalam masa 15 hari dari tarikh permintaan itu.

(7) Setiap Pihak hendaklah, setakat yang selaras dengan undang-undang negaranya, memberikan kuat kuasa sepenuhnya kepada apa-apa keputusan atau award tribunal timbang tara itu.

(8) Perbelanjaan tribunal timbang tara itu, termasuk fee dan perbelanjaan penimbang-penimbang tara, hendaklah dikongsi sama banyak oleh Pihak-Pihak. Apa-apa perbelanjaan yang dilakukan oleh Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa berkaitan dengan tatacara perenggan 2 (b) Perkara ini hendaklah dianggap sebagai sebahagian daripada perbelanjaan tribunal timbang tara itu.

Perkara 14

Penamatan

Mana-mana satu Pihak boleh, pada bila-bila masa, memberi Pihak yang satu lagi notis bertulis tentang keputusannya untuk menamatkan Perjanjian ini. Notis itu hendaklah dihantar serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Perjanjian ini hendaklah tamat pada tengah malam (di tempat penerimaan notis kepada Pihak yang satu lagi) sebaik sebelum ulang tahun pertama tarikh penerimaan notis itu oleh Pihak yang satu lagi itu, melainkan jika notis itu ditarik balik melalui persetujuan Pihak-Pihak sebelum tempoh ini berakhir.

Perkara 15

Pendaftaran dengan PPAA

(1) Perjanjian ini dan segala pindaan kepadanya hendaklah didaftarkan dengan Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

(2) Sekiranya pembuatan mana-mana konvensyen berbilang pihak atau perjanjian berkenaan dengan pengangkut udara yang baginya kedua-dua Pihak menjadi terikat, Perjanjian ini hendaklah dipinda supaya bertetapan dengan peruntukan konvensyen atau perjanjian itu.

Perkara 16

Mula Berkuat kuasa

Perjanjian ini dan Tambahan-Tambahannya akan mula berkuat kuasa pada tarikh penandatanganannya. Apabila mula berkuat kuasa, Perjanjian ini hendaklah menggantikan Perjanjian Perkhidmatan Udara antara Kerajaan New Zealand dan Kerajaan Malaysia, dengan tambahan-tambahan, yang ditandatangani di Kuala Lumpur pada 6 Disember 1989, sebagaimana yang dipinda.

PADA MENYAKSIKAN HAL DI ATAS, yang bertandatangan di bawah ini yang diberi kuasa dengan sewajarnya oleh Kerajaan mereka masing-masing, telah menandatangani Perjanjian ini.

DIBUAT di Kuala Lumpur, pada 16 haribulan Jun 1998, dalam dua salinan, dalam bahasa Inggeris dan Melayu, kedua-dua teks sama sah. Jika terdapat apa-apa ketakselarasan teks bahasa Inggeris hendaklah terpakai.



Bagi Pihak Kerajaan
New Zealand



Bagi Pihak Kerajaan
Malaysia

TAMBAHAN I

Pengangkut Udara Berjadual

Seksyen 1

Laluan

Talian-talian udara setiap Pihak yang ditetapkan menurut Perjanjian ini untuk dikendalikan di bawah Tambahan ini hendaklah, mengikut terma-terma penetapannya, berhak untuk melaksanakan pengangkut udara antarabangsa berjadual, seperti yang berikut:

Dari tempat di belakang wilayah Pihak yang menetapkan talian udara itu melalui tempat di wilayah Pihak yang menetapkan talian udara itu melalui mana-mana tempat perantaraan ke mana-mana tempat di wilayah Pihak yang satu lagi, dan di antara tempat-tempat di wilayah Pihak yang satu lagi, dan melewatinya.

Seksyen 2

Keanjalan Pengendalian

Talian-talian udara ditetapkan setiap Pihak boleh, dalam mana-mana atau semua penerbangan dan atas pilihan setiap talian udara:

1. Mengendalikan penerbangan-penerbangan di mana-mana satu atau kedua-dua arah;
2. Menggabungkan nombor-nombor penerbangan yang berlainan dalam satu pengendalian pesawat udara;
3. Memberikan khidmat di tempat-tempat di belakang, perantaraan, dan melewati tempat dan tempat-tempat di wilayah Pihak-Pihak mengikut laluan dalam apaapa gabungan dan mengikut apa-apa susunan;
4. Meninggalkan perhentian di mana-mana tempat;
5. Memindahkan lalu lintas dari mana-mana daripada pesawat udaranya ke mana-mana daripada pesawat udaranya yang lain di mana-mana tempat mengikut laluan itu; dan
6. Memberikan khidmat di tempat-tempat di belakang mana-mana tempat di wilayahnya dengan atau tanpa menukar pesawat udara atau nombor penerbangan dan

boleh menawarkan dan mengiklankan perkhidmatan sedemikian kepada orang awam sebagai perkhidmatan terus;

tanpa batasan berarah atau geografi dan tanpa kehilangan apa-apa hak untuk mengangkut lalu lintas yang dibenarkan selainnya di bawah Perjanjian ini, dengan syarat bahawa perkhidmatan itu memberikan khidmat di suatu tempat di wilayah Pihak yang menetapkan talian udara itu.

Seksyen 3

Perubahan Ukuran

Di mana-mana segmen laluan di atas, mana-mana talian udara ditetapkan boleh melaksanakan pengangkut udara antarabangsa tanpa apa-apa batasan tentang perubahan, di mana-mana tempat mengikut laluan itu, jenis atau nombor pesawat udara yang dikendalikan.

TAMBAHAN II

Pengangkut Udara Antarabangsa

Tak Berjadual

Talian-talian udara setiap Pihak yang ditetapkan menurut Perjanjian ini untuk dikendalikan di bawah Tambahan ini hendaklah mempunyai hak untuk mengendalikan pengangkut udara antarabangsa tak berjadual ke atas laluan yang dinyatakan, dan mengikut hak yang diberikan bagi perkhidmatan berjadual dalam Perjanjian ini.

Setiap Pihak hendaklah memberikan pertimbangan yang tidak kurang baiknya kepada permohonan oleh talian-talian udara Pihak yang satu lagi untuk mengangkut lalu lintas yang tidak diliputi oleh Tambahan ini atas dasar komiti dan persalingan.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA MALAISIE

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la Malaisie (désignés ci-après par les "Parties");

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence des compagnies de transport aérien assujetties à un minimum de réglementation et d'interventions officielles;

Désireux de faciliter l'expansion des possibilités qui s'offrent dans le domaine des transports aériens internationaux;

Reconnaissant que l'efficacité et la concurrence entre les services aériens internationaux renforcent le commerce, le bien-être des consommateurs et la croissance économique;

Désireux de permettre aux compagnies de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services et animés du désir d'encourager les compagnies de transport aérien individuelles à adopter et à appliquer des tarifs innovateurs et concurrentiels;

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le maximum de sûreté et de sécurité et réaffirmant les vives préoccupations que leur causent les actes perpétrés, ou les menaces dirigées, contre la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sûreté des personnes ou des biens, entravent l'exploitation des transports aériens et incitent le public à douter de la sûreté de l'aviation civile;

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

(a) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, du Ministre chargé de l'aviation civile ou de toute personne ou organe chargé d'exercer ces fonctions par ledit Ministre et dans le cas de la Malaisie, du Ministre des Transports ou de toute personne ou organe chargé d'exercer ces fonctions par ledit Ministre;

(b) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tous amendements y relatifs;

(c) L'expression "transport aérien" s'entend de toute opération effectuée par des aéronefs en vue d'assurer le transport public de passagers, bagages, frets et courrier, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location;

(d) Les expressions "entreprise aérienne" et "escale à but non commercial" ont la signification que leur attribue l'article 96 de la Convention;

(e) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend :

(i) Tout amendement qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94 (a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; et

(ii) Toute annexe ou tout amendement y relatif adopté en vertu de l'article 90 de la Convention dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est devenu, à un moment donné, applicable aux deux Parties contractantes;

(f) L'expression "compagnie désignée" s'entend d'une compagnie de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

(g) L'expression "transport aérien international" s'entend du transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;

(h) Le terme "tarif" s'entend de tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport des passagers (et de leur bagage) et/ou des frets (à l'exclusion du courrier) par les compagnies de transport aérien ou leurs agents et des conditions dans lesquelles ils sont offerts;

(i) L'expression "vols réguliers" signifie une série de vols effectués par un aéronef pour le transport de passagers, de fret et de courrier entre deux ou plusieurs points et dans la mesure où ces vols sont tellement réguliers ou fréquents qu'ils constituent un service systématique, même s'ils ne correspondent pas nécessairement à un calendrier officiel. Chacun de ces vols doit être accessible au public;

(j) Le terme "territoire" a la signification que lui donne l'article 2 de la Convention, étant entendu que dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le terme exclut Tokélaou.

Article 2. Octroi des droits

(1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en vue de l'exploitation de services de transport aérien international par les compagnies désignées de l'autre Partie contractante :

(a) Droit de survoler son territoire sans y faire escale;

(b) Droit de faire des escales non commerciales sur son territoire; et

(c) Autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du paragraphe (1) du présent article n'est censée conférer à des compagnies de transport aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer des passagers, leur bagage, des frets, du courrier transporté en compensation entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisation

(1) Chaque Partie contractante a le droit de désigner autant de compagnies de transport aérien qu'elle l'entend pour exploiter des services de transport aérien international conformément aux dispositions du présent Accord ainsi que de retirer ou de modifier de telles désignations. Celles-ci sont transmises par écrit à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique; elles indiquent si la compagnie de transport aérien est autorisée à assurer le type de transport aérien indiqué dans l'annexe I ou l'annexe II ou dans les deux annexes.

(2) Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et de permission technique présentées par la compagnie désignée conformément à la forme et à la manière prescrites, l'autre Partie accordera avec un minimum de formalités, les autorisations et les permissions appropriées avec un minimum de délai à condition que :

(a) La compagnie aérienne soit une personne morale et ait son siège principal et permanent sur le territoire de la Partie qui l'a désignée;

(b) Le contrôle effectif de cette compagnie soit entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci;

(c) L'entreprise soit en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois, les règlements et les règles qu'elle appliquera normalement à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie à laquelle aura été soumise la ou les demandes;

(d) La Partie qui désigne l'entreprise maintienne et applique les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté) et à l'article 7 (Sécurité aérienne).

Article 4. Révocation de l'autorisation

(1) Chaque Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques accordés à une compagnie désignée par l'autre Partie contractante si :

(a) La compagnie de transport aérien n'est pas une personne morale et n'ait pas son siège principal et permanent sur le territoire de la Partie qui l'a désignée;

(b) Le contrôle effectif de la compagnie n'est pas entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou des ressortissants de celle-ci;

(c) La compagnie désignée ne satisfait pas aux conditions prescrites par les lois et règlements et règles mentionnés à l'article 5 (Application des lois, règlements et règles) du présent Accord, ou

(d) La Partie qui désigne la compagnie ne maintient ni n'applique les normes énoncées à l'article 6 (Sûreté).

(2) À moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infraction aux dispositions des alinéas l(c) ou l(d) du présent article, les droits établis par ledit article ne seront exercés qu'après consultation de l'autre Partie.

(3) Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou l'autre Partie contractante d'interrompre, de limiter ou de soumettre à certaines conditions le transport aérien conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité aérienne).

Article 5. Application des lois, règlements et règles

(1) Les lois et règlements d'une Partie contractante concernant l'admission sur son territoire et le départ hors dudit territoire d'aéronefs assurant des services de transport ou l'exploitation et la navigation d'aéronefs doivent être observés par les compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante.

(2) Les lois et règlements d'une Partie contractante concernant l'admission sur son territoire et le départ hors dudit territoire de passagers, équipages ou frets transportés par des

aéronefs (y compris les règlements applicables à l'entrée, le passage en douane, la sécurité aérienne, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) doivent être observés par ou pour les passagers, les équipages ou les frets susmentionnés transportés par des compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante.

(3) Aucune des Parties n'accordera à sa propre compagnie aérienne ou à un autre compagnie aérienne une préférence dont ne bénéficierait pas une compagnie désignée de l'autre Partie engagée dans des services de transport aérien international analogue en matière de douane, d'immigration, de quarantaine ou autres.

(4) Les passagers, les bagages et les frets en transit direct sur le territoire de l'une ou de l'autre des Parties et demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à cette fin, ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié sauf des raisons de la sécurité aérienne, de la contrebande de stupéfiants ou des circonstances exceptionnelles. Les équipages et les frets en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 6. Sûreté

(1) Chaque Partie contractante reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens internationaux visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences encore délivrés ou validés par l'autre Partie contractante, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être fixées conformément à la Convention. Chaque Partie contractante peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences dont ses propres ressortissants seraient munis et qui leur auraient été délivrés ou qui auraient été validés par l'autre Partie contractante.

(2) Chaque Partie contractante peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des compagnies désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante conclut que l'autre Partie contractante n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sûreté au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être fixées conformément à la Convention, l'autre Partie contractante en reçoit notification en même temps que des mesures jugées nécessaires pour qu'il y ait conformité avec les normes minimales susmentionnées; elle doit alors procéder aux ajustements voulus. Chaque Partie contractante se réserve le droit de retenir, révoquer ou restreindre l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une compagnie ou des compagnies désignées par l'autre Partie contractante, si celle-ci ne prend pas les mesures appropriées en question dans un délai raisonnable.

Article 7. Sécurité aérienne

(1) Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite

fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile qui ait un caractère obligatoire pour les deux Parties.

(2) Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité des aéronefs, des passagers, des équipages, 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 conforment aux normes de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

(4) Chaque Partie contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions de sécurité dont l'autre Partie contractante exige l'observation lorsque leurs aéronefs entrent sur le territoire de celle-ci, en sortent ou s'y trouvent. Elle prend des mesures appropriées pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, leurs bagages à main, les frets et les provisions de bord avant et pendant les opérations d'embarquement ou de chargement. En outre, chaque Partie contractante examine dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises en cas de menace particulière.

(5) Chaque Partie examinera avec bienveillance toute demande de l'autre Partie d'instituer des mesures administratives réciproques qui permettraient aux autorités aéronautiques d'une Partie de faire leurs propres évaluations des mesures de sécurité nécessaires aux opérateurs de vols concernant les vols à destination du territoire de la Partie qui fait la dite demande dans le territoire de l'autre Partie.

(6) En cas d'incident ou de toute menace d'incident entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, chaque Partie contractante prête son assistance à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et au moindre risque audit incident ou à ladite menace.

(7) Chaque Partie contractante prendra les mesures qui lui semble pratiques pour s'assurer que l'aéronef de l'autre Partie qui a atterri sur son territoire et qui est l'objet d'actes illicites soit séquestré à moins que son départ ne soit dicté par la nécessité de protéger la vie humaine. Ces mesures doivent, autant que de besoin, être prises sur la base de consultations mutuelles.

(8) Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les 15 jours qui suivent la date de la demande constitue un motif légitime pour retirer, révoquer, limiter ou assortir de conditions les autorisations d'exploitation ou le permis technique accordé à une ou à des compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures transitoires dans les 15 jours.

Article 8. Exploitation commerciale

(1) Les compagnies de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent établir des bureaux de promotion et de vente de prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

(2) Les compagnies désignées de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante le personnel administratif, commercial, technique, opérationnel et autres agents spécialisés nécessaires en vue de fournir des prestations de transport aérien.

(3) Chaque compagnie désignée a le droit d'assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante ("services d'escale autogérés") ou, à son gré, de choisir de les confier à l'un des organismes concurrents. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles imposées par les considérations tenant à la sûreté des aéroports. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que la compagnie autogère ses services d'escale, les services au sol sont fournis à toutes les compagnies de transport aérien dans des conditions de parfaite égalité; ils sont facturés sur la base de leur coût; et ils sont comparables en nature et en qualité aux services d'escale autogérés que la compagnie aurait pu assurer.

(4) Chaque compagnie désignée de l'une ou l'autre Partie contractante peut vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante soit directement et, à sa discrétion par l'entremise de ses agents. Chaque compagnie désignée peut vendre ces prestations et quiconque peut les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

(5) Chaque Partie contractante a le droit de convertir et de transférer à son siège l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées sur le territoire de la première Partie contractante. La conversion et le transfert seront autorisés sans retard, sans restrictions ni redevances au taux de change officiel ou, au choix, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants à la date à laquelle le transporteur a présenté la demande initiale.

(6) Les compagnies désignées de chaque Partie contractante ont le droit de payer leurs dépenses faites sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris pour l'achat de combustible, au choix en monnaie locale ou en monnaies librement convertibles, dans la mesure permise par la réglementation des changes en vigueur dans le pays.

(7) Dans des opérations de transport aérien international, les compagnies aériennes désignées peuvent coopérer y compris mais pas exclusivement sur des arrangements relatifs à la location, aux vols à code partagé. Les compagnies aériennes des pays tiers qui disposent des autorisations appropriées peuvent également coopérer.

Article 9. Droits de douane

(1) A l'arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs utilisés en service aérien international par les compagnies désignées de l'autre Partie contractante de même que leur équipement normal, leur équipement au sol, les carburants et les lubrifiants, le matériel technique d'utilisation immédiate, les pièces de rechange (y compris les moteurs), et provisions de bord (y compris, sans que cette énumération soit limitative, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac ainsi que d'autres produits destinés à la vente ou pour la consommation des passagers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'entretien et la prestation de service à bord de ces aéronefs seront exonérés sur une base de réciprocité des restrictions d'importation d'impôts réels, prélèvements sur le capital, droits de douane, droits d'accise et autres redevances et frais nationaux similaires qui sont (1) imposés par les autorités nationales, et (2) ne résultant pas des coûts d'une prestation de service, à condition que ces équipement et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

(2) Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des droits et taxes susmentionnés, à l'exception des redevances perçues au titre de services rendus :

(a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités compétentes de la Partie contractante concernée, pour être utilisées à bord d'aéronefs de l'autre Partie contractante exploités en services convenus, même quand ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où ils auront été embarqués;

(b) Les équipements à utiliser au sol y compris les pièces de rechange, introduits sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante en vue de l'entretien ou de la remise en état des aéronefs de l'autre Partie contractante pour le transport aérien international;

(c) Les carburants et les lubrifiants et fournitures techniques destinés à l'approvisionnement des aéronefs exploités par la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante en services convenus, même si ces fournitures doivent être utilisées sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées.

(3) Il peut être exigé que les équipements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

(4) Les exemptions que prévoit le présent Article s'appliqueront aussi au cas où les compagnies désignées d'une Partie auront conclu avec une autre compagnie des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article à condition que ladite compagnie bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

Article 10. Concurrence loyale

(1) Chaque Partie contractante donne aux compagnies désignées des deux Parties contractantes la possibilité d'affronter la concurrence dans des conditions équitables et sur une base d'égalité sur le marché des transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

(2) Chaque Partie contractante donne aux compagnies aériennes désignées la possibilité de fixer la fréquence et la capacité des vols internationaux qu'elles proposent sur des considérations commerciales fondées sur l'état du marché. Conformément à ce droit aucune des parties ne fixera unilatéralement des limites au volume du trafic, à la fréquence ou à la régularité des vols, au type ou aux types d'aéronefs exploités par les compagnies désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour répondre aux prescriptions douanières, techniques, opérationnelles ou écologiques uniformément observées en conformité avec les dispositions de l'article 15 de la Convention.

(3) Aucune Partie contractante n'imposera aux entreprises désignées de l'autre partie de condition de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols qui iraient à l'encontre des fins du présent Accord.

(4) Aucune des deux Parties n'exigera la notification préalable, pour approbation des plans ou programmes des vols affrétés ou des plans opérationnels des entreprises de l'autre Partie, sauf quand cela pourra être nécessaire à la mise en œuvre sur une base non discriminatoire, des conditions prévues au paragraphe 2 du présent article ou quand cela pourra être spécifiquement autorisé dans une annexe au présent Accord. Si pour information une Partie demande une telle notification, elle simplifiera autant que possible les formalités administratives pertinentes et les procédures à suivre par les intermédiaires de transport aérien et les entreprises désignées de l'autre Partie.

Article 11. Tarifs

Il peut être exigé que les tarifs pour le transport aérien international exploité en application du présent accord soient notifiés aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aux fins d'information.

Article 12. Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander que le présent Accord fasse l'objet de consultations. Ces consultations commencent dès que possible, et au plus tard soixante (60) jours après la date à laquelle l'autre Partie contractante en reçoit la demande, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

Article 13. Règlement des différends

(1) Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord qui ne sera pas résolu par des consultations officielles peut être soumis à une personne ou à un organe. Si les Parties

ne parviennent pas à s'entendre le différend sera soumis, à la demande de l'une ou l'autre des deux Parties, à l'arbitrage en conformité des procédures énoncées ci-après.

(2) L'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres qui est constitué comme suit :

(a) Dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la demande d'arbitrage a été reçue, chaque Partie contractante nomme un arbitre. Dans les 60 jours qui suivent la date à laquelle ils ont été nommés, ces deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage;

(b) Si l'une ou l'autre Partie contractante ne nomme pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner dans les 30 jours le ou les arbitres requis. Si le Président est ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice Président le plus ancien, qui ne tombe pas sous le coup de cette incompatibilité, procède à la désignation.

(3) À moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage déterminera le domaine de sa juridiction en conformité du présent Accord et établira sa propre procédure. Le tribunal, une fois constitué, peut recommander que des mesures intérimaires soient prises en attendant sa décision finale. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence sera réunie dans les 15 jours pour déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et pour déterminer les procédures spécifiques à suivre.

(4) À moins qu'il n'en soit convenu autrement, ou décidé par le tribunal, chaque Partie soumettra un mémoire dans les 45 jours qui suivent la date à laquelle le tiers arbitre aura été désigné. Les répliques seront dues dans les 60 jours suivants. À la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre chef, le tribunal tiendra séance dans les 15 jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

(5) Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats, ou, s'il n'y a pas de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques, si cette date est antérieure. La décision de la majorité du tribunal l'emportera.

(6) Les Parties pourront soumettre des demandes d'éclaircissement en ce qui concerne la sentence; ces demandes devront être soumises dans les 15 jours qui suivront la date à laquelle la sentence aura été prononcée et les éclaircissements donnés dans les 15 jours qui suivront les demandes.

(7) Chaque Partie appliquera, dans les limites autorisées par sa législation nationale, les décisions et sentences du tribunal d'arbitrage.

(8) Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, seront partagées également entre les deux Parties. Toute dépense encourue par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à la suite des procédures prévues à l'alinéa (b) du paragraphe 2 du présent article sera considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal d'arbitrage.

Article 14. Dénonciation

L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est en même temps adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu où la notification est reçue par l'autre Partie contractante) immédiatement avant le premier anniversaire de la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée, après accord, avant l'expiration de la période susmentionnée.

Article 15. Enregistrement auprès de l'OACI

(1) Le présent Accord et tout amendement y relatif seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

(2) Au cas où un accord ou une convention multilatérale générale relative au transport aérien devrait entrer en vigueur à l'égard des deux Parties, le présent Accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 16. Entrée en vigueur

Le présent Accord et ses annexes entreront en vigueur à la date de la signature. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera l'Accord sur le transport aérien et ses annexes entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement de la Malaisie signé à Kuala Lumpur le 6 décembre 1989 tel qu'amendé.

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

Fait en double exemplaire à Kuala Lumpur le 16 juin 1998 en anglais et en malaisien, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

WINSTON PETERS

Pour le Gouvernement de la Malaisie :

YAB DATO' SERI ANWAR BIN IBRAHIM

ANNEXE I

TABLEAU DES ROUTES

SECTION 1. ROUTES

Les entreprises de chaque Partie désignées conformément à la présente annexe du présent Accord pourront effectuer des services de transport aérien internationaux, comme suit :

Des points en deçà du territoire de la Partie qui a désigné la compagnie aérienne via des points sur le territoire de la Partie qui a désigné la compagnie via n'importe quel point ou points intermédiaires sur le territoire de l'autre Partie et entre des points sur le territoire de l'autre Partie et au-delà.

SECTION 2. FLEXIBILITÉ OPÉRATIONNELLE

Chaque compagnie désignée peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à son gré :

1. Assurer des transports aériens dans un sens ou dans l'autre ou dans les deux sens;
2. Combiner plusieurs vols en un seul;
3. Desservir dans un ordre quelconque des points situés en deçà ou au-delà des territoires des Parties ainsi que des points intermédiaires sur les itinéraires;
4. Supprimer des escales à un ou plusieurs points;
5. Transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à un autre de ses aéronefs à n'importe quel point de ses itinéraires;
6. Desservir des points en deçà d'un point quelconque de son territoire avec ou sans changement d'avion ou de numéro de vol et offrir ces services ou les porter à la connaissance du public en tant que services en transit direct;

sans aucune limitation quant à la situation géographique et sans préjudice de tout droit d'assurer des services aériens autrement autorisés aux termes du présent Accord, à condition que le service assuré desserve un point du territoire de la Partie ayant désigné la compagnie aérienne.

SECTION 3. CHANGEMENT DE CAPACITÉ

Sur tout tronçon ou tous tronçons internationaux des routes décrites ci-dessus, une compagnie désignée a le droit d'exploiter des services de transport aérien international sans aucune limitation quant au changement, en un point quelconque de la route, du type ou du nombre des aéronefs utilisés.

ANNEXE II

SERVICE AÉRIEN AFFRÉTÉ

Les compagnies de transport aérien d'une Partie contractante désignées conformément à la présente annexe ont le droit d'effectuer en charter des transports aériens internationaux de passagers sur des routes spécifiées conformément aux droits accordés pour des services réguliers dans le présent Accord.

Chacune des Parties accueillera favorablement les demandes des compagnies aériennes de l'autre Partie d'effectuer des transports non prévus par la présente annexe sur la base de la courtoisie et de la réciprocité.

