

No. 39375

Multilateral

**Multilateral Agreement on the liberalization of international air transportation
(with annex and appendix). Washington, 1 May 2001**

Entry into force: *21 December 2001, in accordance with article 20*

Authentic texts: *English, Malay and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 23 May 2003*

Multilatéral

**Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international (avec
annexe et appendice). Washington, 1 mai 2001**

Entrée en vigueur : *21 décembre 2001, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *anglais, malais et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 23 mai
2003*

Participant	Ratification, Accession (a) and Definitive signature (s)		
Brunei Darussalam	1 May	2001	s
New Zealand	21 Dec	2001	
Singapore	1 May	2001	s
United States of America	1 May	2001	s

Participant	Ratification, Adhésion (a) et Signature définitive (s)		
Brunéi Darussalam	1er mai	2001	s
États-Unis d'Amérique	1er mai	2001	s
Nouvelle-Zélande	21 déc	2001	
Singapour	1er mai	2001	s

[SPANISH TEXT – TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO MULTILATERAL
SOBRE LA LIBERALIZACION DEL
TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

Las Partes en el presente Acuerdo (en adelante denominadas las Partes);

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de interferencia y reglamentación;

Deseando facilitar la expansión de oportunidades en el transporte aéreo internacional;

Reconociendo que la prestación de servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos incrementa el comercio, beneficia a los consumidores y promueve el crecimiento económico;

Reconociendo el aporte efectuado por el foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico para facilitar las negociaciones sobre la liberalización de los servicios aéreos;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una amplia gama de opciones de servicios y deseando estimular a las líneas aéreas a desarrollar e implementar precios innovadores y competitivos;

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, los cuales ponen en riesgo la seguridad de personas o de la propiedad, afectan adversamente las operaciones de transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

Tomando nota de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido en lo siguiente:

ARTICULO 1

Definiciones

Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que se disponga de otro modo, el término:

1. "Acuerdo" significa este Acuerdo, su Anexo y Apéndice, y cualquier modificación a los mismos;
2. "Transporte aéreo" significa el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo por medio de aeronaves, sea en forma separada o combinada, por remuneración o arriendo;
3. "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la

firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

- a) Cualquier modificación que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por las Partes en el presente Acuerdo, y
 - b) Cualquier Anexo o modificación del mismo, adoptado en virtud del Artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o modificación se encuentre en vigor, en un momento dado, para todas las Partes en el presente Acuerdo;
4. "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;
 5. "Costo total" significa el costo de prestar los servicios, e incluye un monto razonable por concepto de gastos generales administrativos;
 6. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo existente sobre el territorio de más de un Estado o una economía miembro del APEC señalados en el Apéndice del Anexo;
 7. "Precio" significa cualquier tarifa o cargo cobrados por las líneas aéreas - incluidos sus agentes - por el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y/o carga (con exclusión del correo), incluido el transporte terrestre en conexión con el transporte aéreo internacional, si procediere, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dichas tarifas o cargos;
 8. "Escala para fines no comerciales" significa una escala para fines distintos de embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga y/o correo en el transporte aéreo;
 9. "Territorio" significa las extensiones territoriales bajo la soberanía, jurisdicción, autoridad, administración, protección o administración fiduciaria de una Parte y las aguas territoriales adyacentes a éstas; y
 10. "Cargos a los usuarios" significa los cargos impuestos a las líneas aéreas por la provisión de los servicios o instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones afines.

ARTICULO 2 Concesión de Derechos

- I. Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes.
 - a. el derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
 - b. el derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;

- c. el derecho, en conformidad con los términos de sus designaciones, a prestar servicios regulares y de fletamento de transporte aéreo internacional entre puntos de la siguiente ruta:
 - i. desde puntos anteriores al territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte que hubiera concedido el derecho y más allá;
 - ii. para servicio o servicios exclusivamente de carga, entre el territorio de la Parte que hubiera concedido el derecho y cualquier punto o puntos; y
 - d. los demás derechos que se especifican en este Acuerdo.
2. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o la totalidad de sus vuelos y a su opción:
- a. operar vuelos en una o ambas direcciones;
 - b. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave;
 - c. atender puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
 - d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
 - e. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
 - f. servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;
 - g. realizar escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
 - h. transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquier otra Parte; e
 - i. combinar tráfico en la misma aeronave, independiente de su punto de origen;
- sin restricción direccional o geográfica y sin perder ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud de este Acuerdo.
3. Las disposiciones del párrafo 2 de este Artículo se aplicarán siempre que, con excepción de los servicios exclusivamente de carga, el servicio se preste en un punto del territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea.
4. En cualquier segmento o segmentos de las rutas anteriores, cualquier línea aérea designada podrá realizar servicios de transporte aéreo internacional sin ningún tipo de limitación

en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves operadas, siempre que, con la excepción de los servicios de carga, en tráfico de salida, el transporte más allá de ese punto sea la continuación del transporte desde el territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea y, en tráfico de entrada, el transporte al territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea sea la continuación del transporte realizado más allá de ese punto.

5. Nada de lo estipulado en este Acuerdo se interpretará como que confiere a la línea o líneas aéreas de una Parte el derecho de embarcar en el territorio de la otra Parte pasajeros, equipaje, carga o correo, transportados mediante remuneración y destinados a otro punto del territorio de esa otra Parte.

ARTICULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar cuantas líneas aéreas desee para operar servicios de transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y a retirar o modificar dichas designaciones. Tales designaciones se comunicarán, por escrito, a las Partes interesadas, por la vía diplomática u otros canales adecuados, y al Depositario.

2. Al recibo de dicha designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, en la forma prescrita para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, cada Parte concederá las autorizaciones y permisos que correspondan, con el mínimo de demora administrativa, siempre que:

a. el control efectivo de esa línea aérea se encuentre en manos de la Parte que la hubiera designado, sus nacionales o ambos;

b. la línea aérea esté constituida y tenga su lugar principal de negocios en el territorio de la Parte que la hubiera designado;

c. la línea aérea esté calificada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes, reglamentos y normas habitualmente aplicadas a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que deba pronunciarse sobre la solicitud o solicitudes; y

d. la Parte que designe a la línea aérea cumpla con las disposiciones del Artículo 6 (Seguridad) y Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2, las Partes no estarán obligadas a conceder autorizaciones y permisos a las líneas aéreas designadas por otra Parte si la Parte que recibe la designación determina que la propiedad sustancial de la línea aérea se encuentra en manos de sus nacionales.

4. Las Partes que concedan autorizaciones de operación en virtud del párrafo 2 de este

Artículo deberán notificar dicha acción al Depositario.

5. Ninguna de las estipulaciones de este Acuerdo se entenderá que afecta las leyes y reglamentos de una Parte en lo relativo a la propiedad y control de las líneas aéreas que designe. La aceptación de las designaciones por las otras Partes estará supeditada a los párrafos 2 y 3 de este Artículo.

ARTICULO 4

Revocación de Autorización

1. Las Partes podrán negar, revocar, suspender, limitar o condicionar la concesión de autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada de otra Parte si:

- a. el control efectivo de esa línea aérea no estuviera en manos de la Parte que la haya designado, sus nacionales o ambos;
- b. la primera Parte determinara que la propiedad sustancial de la línea aérea se encuentra en manos de sus nacionales;
- c. la línea aérea no estuviera constituida o no tuviera su lugar principal de negocios en el territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea;
- d. la línea aérea no hubiere cumplido las leyes, reglamentos y normas mencionados en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo; o
- e. la otra Parte no mantuviera y aplicara las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad).

2. Los derechos concedidos en este Artículo deberán ser ejercidos sólo después de consultar con la Parte que hubiera designado a la línea aérea, salvo que la inmediata adopción de medidas sea necesaria para prevenir nuevas infracciones de los incisos 1 d) o 1 e) de este Artículo.

3. Las Partes que hubieran ejercido su derecho a negar, revocar, suspender, limitar o condicionar la concesión de autorizaciones de operación de una línea aérea o líneas aéreas de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo deberán dar el aviso respectivo al Depositario.

4. Este Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes a negar, revocar, suspender, limitar o condicionar la concesión de autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea o líneas aéreas de las demás Partes conforme al Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTICULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte deberán cumplir las leyes, reglamentos y normas de cualquier otra Parte relacionados con la operación y navegación de aeronaves mientras ingresen, permanezcan o abandonen el territorio de esa última.
2. Las aeronaves de las líneas aéreas de una Parte, al ingresar al territorio de la otra Parte o al salir del mismo o mientras permanezcan en él, cumplirán por sí mismas o en nombre de los pasajeros, tripulantes y carga, con las leyes y reglamentos relacionados con el ingreso o salida de su territorio de dichos pasajeros, tripulantes o carga en aeronaves (incluidos los reglamentos relativos a ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, o en el caso de correo, los reglamentos postales).
3. Respecto de la aplicación de sus reglamentos aduaneros, de inmigración y cuarentena, ninguna Parte dará un trato preferente a sus propias o cualquier otra línea aérea, en detrimento de las líneas aéreas designadas de las demás Partes que presten servicios similares de transporte aéreo internacional.
4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dichos fines no serán inspeccionados, salvo que ello fuere necesario por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, prevención de ingreso ilegal o circunstancias especiales.

ARTICULO 6 Seguridad

1. Para los fines de operar el transporte aéreo estipulado en este Acuerdo, cada Parte validará los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidas o validadas por las demás Partes y que se encuentren vigentes, siempre que los requisitos para obtener dichos certificados o licencias sean, al menos, iguales a las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención. Sin embargo, para los vuelos sobre su propio territorio, cada Parte podrá negarse a reconocer la validez de los certificados de competencia y licencias que cualquier otra Parte hubiera expedido o validado a sus nacionales.
2. Cada Parte podrá solicitar una Reunión de Consulta con otra de las Partes sobre las normas de seguridad aplicadas por esa otra Parte en lo relativo a las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas la primera Parte estima que la otra Parte no mantiene ni aplica eficazmente normas y exigencias de seguridad en estas áreas que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que se puedan establecer en virtud de la Convención, se notificará a la otra Parte sobre tal decisión y las medidas que se consideran necesarias para cumplir con dichas normas mínimas y la otra Parte deberá adoptar las acciones correctivas que procedan. Las Partes se reservan el derecho de negar, revocar, suspender, limitar o bien condicionar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte en caso de que la otra Parte no adopte las medidas correctivas dentro de un plazo razonable.

ARTICULO 7

Seguridad de la Aviación

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes ratifican que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes en particular actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, abierto a la firma en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, abierto a la firma en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, abierto a la firma en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Montreal el 24 de febrero de 1988.
2. Las Partes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, toda la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, pasajeros y tripulación y de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Cada Parte, en sus relaciones con las otras Partes, actuará de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, denominadas Anexos a la Convención. Estas exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves que tengan su lugar principal de negocios o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio cumplan las normas sobre seguridad de la aviación aplicables.
4. Cada Parte deberá observar las disposiciones relativas a seguridad exigidas por las otras Partes para la entrada, salida y permanencia en sus territorios. Cada Parte deberá velar por que, en su territorio, se adopten las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, su equipaje y efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque y desembarque de pasajeros o carga. Cada Parte dará, además, favorable acogida a la solicitud de cualquier otra Parte relativa a la adopción de medidas especiales de seguridad destinadas a afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a dicho incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura.
6. Cuando una de las Partes tenga motivos justificados para creer que otra Parte no se ajusta a las disposiciones de seguridad de la aviación contenidas en este Artículo, las autoridades

aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud constituirá causal para negar, revocar, suspender, limitar o condicionar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea o líneas aéreas de la otra Parte. En caso de emergencia, las Partes podrán adoptar medidas provisionales antes de expirar el plazo de 15 días.

7. Las Partes que hubieran ejercido su derecho a negar, revocar, suspender, limitar o condicionar las autorizaciones de operación de una línea o líneas aéreas de conformidad con el párrafo 6 de este Artículo deberán notificar dicha acción al Depositario.

ARTICULO 8 Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas de las Partes tendrán derecho a:

a. establecer oficinas en el territorio de las demás Partes para promover y vender transporte aéreo;

b. vender transporte aéreo en el territorio de las demás Partes directamente y, a criterio de las líneas aéreas, a través de sus agentes. Las líneas aéreas tendrán derecho a vender dicho transporte y cualquier persona podrá comprarlo en moneda local o en moneda de libre convertibilidad;

c. convertir y remesar al territorio de su sede, si así lo solicita, los ingresos locales que excedan las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remesa deberá autorizarse a la brevedad, sin ningún tipo de restricciones o impuestos, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas a la fecha en que el transportador formule la solicitud inicial de remesa; y

d. pagar los gastos locales, incluida la compra de combustible, en el territorio de las otras Partes, en moneda local. Si así lo desearan, las líneas aéreas de cada Parte podrán pagar esos gastos en el territorio de las demás Partes en moneda de libre convertibilidad, conforme a las normas monetarias locales.

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a:

a. de conformidad con las leyes, reglamentos y normas de las otras Partes con respecto a ingreso, residencia y empleo, ingresar al territorio de las demás Partes, y mantener en él, personal ejecutivo, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas requeridos para la prestación de servicios de transporte aéreo;

b. realizar su propio servicio en tierra en el territorio de las otras Partes ("self-handling") o, si lo prefiere, seleccionar a alguno de entre los agentes competidores para que les proporcione

tales servicios, total o parcialmente. Estos derechos estarán sujetos sólo a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios propios en tierra, se ofrecerá el servicio, en igualdad de condiciones, a todas las líneas aéreas; los cobros correspondientes deberán basarse en los costos de los servicios prestados y tales servicios deberán ser comparables, en clase y calidad, a los servicios autónomos si la prestación de éstos fuere posible; y

c. al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, celebrar acuerdos de cooperación comercial, como fletamento parcial, códigos compartidos o acuerdos de arrendamiento, con:

- i. una línea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- ii. una línea o líneas aéreas de cualquier Estado o una economía miembro del APEC mencionada en el Apéndice del Anexo que no sea parte en el presente Acuerdo; y
- iii. empresas de transporte terrestre de cualquier Estado o economía miembro del APEC señalados en el Apéndice al Anexo;

siempre que todos quienes participen en dichos acuerdos cuenten con la autorización correspondiente y cumplan los requisitos que se aplican a éstos.

3. No obstante cualquier otra disposición contenida en este Acuerdo, las líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga de las Partes estarán autorizados a emplear, sin restricción alguna y en conexión con el transporte aéreo internacional, transporte terrestre de carga hacia y desde cualquier punto dentro o fuera del territorio de las Partes, incluido el transporte desde y hacia los aeropuertos con servicios aduaneros e incluso, si procediere, el derecho a transportar carga bajo precinto aduanero, conforme a las leyes y reglamentos pertinentes. La referida carga, sea transportada por aire o por tierra, tendrá acceso a los trámites y servicios aduaneros en los aeropuertos. Las líneas aéreas podrán optar por realizar su propio transporte terrestre o contratar los servicios de otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Los servicios intermodales de carga podrán ser ofrecidos a un precio único, directo, por el transporte aéreo y terrestre combinados, siempre que los embarcadores no sean mal informados con respecto a dicho transporte.

ARTICULO 9 Derechos Aduaneros y Cargos

1. Al ingresar al territorio de una de las Partes, las aeronaves operadas en el transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de cualquier otra Parte, como asimismo su equipo regular, equipo en tierra, combustible, lubricantes, abastecimientos técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluidos motores), provisiones de la aeronave (incluidos, entre otros, la comida, bebidas, licores, tabacos y otros productos para vender o para uso de los pasajeros, en

cantidades limitadas, durante el vuelo) y otros objetos para uso exclusivo en conexión con la operación o servicio de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional estarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos a los bienes y capital, derechos de aduana, derechos al consumo y derechos y cargos similares i) impuestos por las autoridades nacionales o centrales y ii) que no se basen en el costo de los servicios prestados, siempre que dicho equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Los siguientes artículos estarán también exentos, sobre la base de reciprocidad, de los impuestos, gravámenes, derechos, honorarios y cargos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, con excepción de los cargos basados en el costo de los servicios prestados:

a) las provisiones de la aeronave introducidas o proporcionadas en el territorio de una de las Partes y embarcadas, dentro de límites razonables, para ser consumidas a bordo de aeronaves de las líneas aéreas de las otras Partes que se dediquen al transporte aéreo internacional, incluso cuando dichas provisiones hayan de usarse en un tramo del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en que hubieran sido embarcadas;

b) el equipo en tierra y las piezas de repuesto (incluidos motores) introducidos en el territorio de una de las Partes con fines de servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves pertenecientes a líneas aéreas de las demás Partes que se usen en el transporte aéreo internacional;

c) los combustibles, lubricantes y abastecimientos técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una de las Partes, para ser usados en aeronaves de líneas aéreas de las demás Partes dedicadas al transporte aéreo internacional, incluso cuando dichos suministros hayan de usarse en un tramo del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en que hubieran sido embarcados; y

d) material promocional y publicitario introducido o suministrado en el territorio de una de las Partes y embarcado, dentro de límites razonables, con el fin de ser usado durante el viaje de salida de una aeronave de una línea aérea de las otras Partes dedicadas al transporte aéreo internacional, incluso cuando dichas provisiones hayan de usarse en un tramo del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en que hubieran sido embarcadas.

3. Podrá exigirse que el equipo y suministros mencionados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo permanezcan bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.

4. Las exenciones previstas en el presente artículo se concederán, asimismo, cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan contratado con otras líneas aéreas que igualmente gocen de dichas exenciones de otra Parte o Partes un préstamo o traspaso en el territorio de la otra Parte o Partes de los objetos especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo.

Artículo 10
Cargos a los usuarios

1. Los cargos a los usuarios que puedan ser impuestos a las líneas aéreas de las demás Partes por los organismos o autoridades impositivos competentes de cada Parte deberán ser justos, razonables, no discriminatorios y equitativamente aplicados a las distintas categorías de usuarios. En todo caso, los cargos a los usuarios se aplicarán a las líneas aéreas de las demás Partes en términos no menos favorables que los términos más favorables de que goce cualquier otra línea aérea a la fecha en que se aplicaren.
2. Los cargos a los usuarios aplicados a las líneas aéreas de las demás Partes podrán reflejar, aunque no exceder, el costo total para las autoridades u organismos impositivos competentes de prestar los servicios e instalaciones de aeropuerto, entorno de aeropuerto, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto o dentro del sistema de aeropuertos. Los cargos podrán incluir un retorno razonable sobre los activos, una vez deducida la depreciación. Las instalaciones y servicios gravados por estos cargos deberán ser proporcionados en forma eficiente y económica.
3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre los organismos o autoridades impositivas competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios e instalaciones y alentará a los organismos o autoridades impositivos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso de la racionalidad de los cargos impuestos, conforme a los principios establecidos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades impositivas competentes a otorgar a los usuarios aviso razonable de cualquier propuesta de modificación de los cargos a los usuarios, de modo de permitirles expresar su opinión antes de que éstas se efectúen.
4. En los procedimientos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 14, no se considerará que una Parte haya contravenido alguna disposición de este Artículo, a menos que i) no emprenda en un plazo prudencial el examen del gravamen o de la práctica objeto de la queja de la otra Parte o que ii) con posterioridad a dicho examen, no adopte todas las medidas que estén a su alcance para subsanar cualquier cargo o práctica que sea incompatible con este Artículo.

Artículo 11 Competencia Leal

1. Cada Parte otorgará una oportunidad justa y equitativa para que las líneas aéreas designadas de todas las Partes compitan en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional regidos por este Acuerdo.
2. Cada Parte permitirá que las líneas aéreas designadas determinen la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezcan, basándose en consideraciones comerciales del mercado. Acorde con este derecho, ninguna de las Partes actuará de modo de limitar el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de las demás Partes, salvo que ello fuere necesario por razones de índole aduanera, técnica, operacional o ambiental, en condiciones uniformes

compatibles con el Artículo 15 de la Convención.

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte un requisito de opción preferente, una relación de distribución del tráfico, compensación por no presentar objeción o cualquier otra exigencia con respecto a capacidad, frecuencia o tráfico.

4. Ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de las demás Partes que presenten, para su aprobación, itinerarios, programas de vuelos de fletamento o planes operacionales, salvo los que se requieran en base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes contempladas en el párrafo 2 de este Artículo. Si alguna de las Partes exige dicha presentación a objeto de aplicar las condiciones contempladas en el párrafo 2 de este Artículo o bien con fines informativos, deberá minimizar la carga administrativa que entrañan las exigencias y procedimientos de presentación de información para los intermediarios de transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de las demás Partes.

5. Supeditado a las disposiciones de este Acuerdo, ninguna de las Partes podrá aplicar sus leyes, reglamentos y normas con el objeto de restringir la operación o venta de transporte aéreo internacional de fletamento contemplado en este Acuerdo, salvo que las Partes pudieran exigir el cumplimiento de sus propios requisitos con respecto a la protección de los fondos de pasajeros de vuelos fletados y derechos de cancelación y reembolso de fondos de tales pasajeros.

6. De conformidad con el párrafo 1 de este Artículo, las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho a comercializar sus servicios, en forma justa y no discriminatoria, mediante los sistemas computarizados de reservas (CRS) empleados por las agencias o compañías de viaje en el territorio de las Partes. Además, los proveedores de CRS de cada Parte que no infrinjan las normas relativas a CRS, si las hubiere, aplicables en el territorio de las Partes en que operen, tendrán derecho a acceder al mercado en términos no discriminatorios, efectivos y sin restricciones y a mantener, operar y, con entera libertad, poner sus CRS a disposición de las agencias o compañías de viaje en el territorio de las Partes. En especial, si cualquier línea aérea de las Partes opta por participar en un CRS ofrecido a los agentes o compañías de viaje en el territorio de otra Parte, esa línea aérea participará en los CRS de esa otra Parte operados en el territorio en que se hubiera constituido, en forma tan plena como podría participar en cualquier CRS en el territorio de esa otra Parte, a menos que pueda demostrar que los derechos aplicados por ese CRS por participar en el territorio de su constitución no son comercialmente razonables (los derechos se presumen comercialmente razonables si los derechos cobrados por cualquier otro CRS utilizado por las agencias o compañías de viaje a la línea aérea por participar en el territorio de su constitución fueren iguales o superiores a los cobrados por el CRS de la otra Parte por esa participación). Las líneas aéreas y los proveedores de CRS de una de las Partes no deberán discriminar en contra de agencias o compañías de viaje ubicadas en el territorio de esa Parte debido al uso que hagan de un CRS de la otra Parte.

ARTICULO 12 Fijación de Precios

Los precios del transporte aéreo internacional operado conforme a este Acuerdo no estarán supeditados a la aprobación de ninguna de las Partes, y no deberán ser registrados ante ninguna Parte, estipulándose que una Parte podrá exigir su registro para fines informativos, por el tiempo que las leyes de esa Parte así lo exijan.

ARTICULO 13

Consultas

Cada Parte tendrá derecho a solicitar la celebración de consultas con una o más Partes relacionadas con la implementación o aplicación de este Acuerdo. Salvo otro acuerdo, las consultas se iniciarán a la brevedad posible, pero en una fecha no posterior a 60 días desde la fecha en que la otra Parte o Partes hubieran recibido, por la vía diplomática u otros canales adecuados, una solicitud por escrito que incluya la explicación de los temas a tratar. Una vez acordada la fecha de consultas, la Parte requirente notificará a las demás Partes sobre las consultas y temas a tratar. Cualquiera de las Partes podrá asistir, sujeto al consentimiento de las Partes involucradas en las consultas. Luego del término de las consultas, se deberá notificar su resultado a todas las Partes.

ARTICULO 14

Solución de Controversias

1. Cualquier controversia relacionada con este Acuerdo que no fuere resuelta en una primera ronda de consultas podrá, por acuerdo de las Partes interesadas, ser sometida a la decisión de alguna persona o institución. Si las Partes interesadas no llegaren a acuerdo, la controversia – a solicitud de una de las Partes – podrá ser sometida a arbitraje con respecto a otra Parte de conformidad con el procedimiento que se describe a continuación. La Parte que someta la controversia a arbitraje deberá notificar la controversia a las demás Partes al mismo tiempo que presente la solicitud de arbitraje.

2. El arbitraje deberá llevarse a efecto ante un tribunal compuesto por tres árbitros, que se constituirá de la siguiente manera:

a. dentro de 30 días desde la fecha de recibo de la solicitud de arbitraje, cada Parte en la controversia deberá nombrar a un árbitro. Dentro de sesenta (60) días desde la designación de los dos árbitros, las Partes en la controversia designarán, por acuerdo mutuo, a un tercer árbitro, que actuará como Presidente del Tribunal Arbitral;

b. si alguna de las Partes no designare a un árbitro o si el tercer árbitro no se nombrare de acuerdo con el inciso a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios dentro de 30 días. Si el Presidente del Consejo tuviere la misma nacionalidad de una de las Partes, hará el nombramiento el más antiguo Vicepresidente que no estuviere inhabilitado por la misma causa.

3. Salvo que las Partes en conflicto acuerden algo distinto, el tribunal arbitral determinará los límites de su jurisdicción conforme a este Acuerdo y establecerá sus propias reglas de procedimiento. Una vez constituido, el tribunal podrá recomendar la adopción de medidas provisionales mientras no se dicte sentencia definitiva. A instancias del tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes en conflicto, en la fecha que fije el tribunal, la cual en ningún caso podrá ser posterior a los 15 días siguientes al nombramiento del tercer árbitro, se celebrará una reunión para tratar las cuestiones concretas del arbitraje y el procedimiento específico que se deberá seguir. Si las partes en conflicto no pudieren llegar a acuerdo a este respecto, el tribunal determinará cuestiones concretas objeto de arbitraje y el procedimiento a seguir.

4. Salvo que las Partes en conflicto decidan algo distinto o a instancias del tribunal, la Parte demandante presentará un memorándum dentro de los 45 días siguientes al nombramiento del tercer árbitro. La contestación de la Parte demandada deberá evacuarse en un plazo de 60 días luego de que la parte demandante presente su memorándum. La Parte demandante podrá replicar dentro de los 30 días siguientes a la presentación realizada por la Parte demandada y ésta última podrá presentar la réplica en un plazo de 30 días a contar de la presentación de la réplica. El tribunal deberá celebrar una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes o de oficio dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que deban presentarse los últimos escritos.

5. El tribunal procurará dictar sentencia dentro de los 30 días siguientes al término de la audiencia o, si ésta no se llevare a efecto, de la fecha en que se haya evacuado el último escrito. La sentencia deberá dictarse por voto mayoritario.

6. Las Partes en la controversia podrán requerir aclaraciones de la sentencia dentro de los 15 días siguientes a su dictación y tales aclaraciones deberán ser emitidas dentro de los 15 días siguientes a la solicitud.

7. En caso de que la controversia involucrare a más de dos Partes, en el procedimiento descrito en este Artículo podrán participar varias Partes, en uno o ambos lados. El procedimiento señalado en este Artículo se aplicará con las siguientes excepciones:

a. con respecto al párrafo 2a), las Partes de cada lado nombrarán a un árbitro conjunto;

b. con respecto al párrafo 2b), si las Partes de un lado no nombraren a un árbitro en el plazo estipulado, la Parte o Partes del otro lado podrán recurrir al procedimiento señalado en el párrafo 2b) con el objeto de obtener el nombramiento de un árbitro; y

c. con respecto a los párrafos 3, 4 y 6, cada una de las Partes de cualquier lado en la controversia tendrá derecho a tomar la acción aplicada a una Parte.

8. Cualquier otra Parte que se vea directamente afectada por la controversia tendrá derecho a intervenir en el proceso, en las siguientes condiciones:

a. la Parte que desee intervenir deberá presentar la declaración correspondiente al tribunal arbitral en una fecha no posterior a 10 días luego del nombramiento del tercer árbitro;

- b. el tribunal arbitral notificará a las Partes en conflicto cualquier declaración presentada y éstas tendrán, cada una, 30 días desde la fecha de envío de la notificación para someter al tribunal cualquier objeción a la intervención descrita en este párrafo. El tribunal decidirá si permite la intervención dentro de los 15 días siguientes al vencimiento del plazo para presentar objeciones;
- c. si el tribunal arbitral decide permitir la intervención, la Parte interviniente deberá enviar el aviso respectivo a las demás Partes en el presente Acuerdo y el tribunal arbitral deberá adoptar las medidas necesarias para poner los documentos de la causa a disposición de la Parte interviniente, quien podrá presentar escritos, del tipo y dentro del plazo que establezca el tribunal arbitral, conforme al calendario señalado en el párrafo 4 de este Artículo - siempre que fuere posible - y podrá participar en cualquier proceso ulterior; y
- d. la decisión del tribunal arbitral también será obligatoria para la Parte interviniente.

9. Todas las Partes en conflicto, incluidas las Partes intervinientes, deberán - en la medida que fuere compatible con su legislación - dar pleno efecto a la sentencia o fallo del tribunal arbitral.

10. El tribunal arbitral remitirá copias de su sentencia o fallo a las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes. El tribunal arbitral proporcionará al Depositario copia de la sentencia o fallo, siempre que se otorgue tratamiento adecuado a la información comercial confidencial.

11. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán solventados en partes iguales por todas las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes. Los gastos en que hubiera incurrido el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en conexión con los procedimientos del párrafo 2b) de este Artículo se considerarán parte de los gastos del tribunal arbitral.

ARTICULO 15

Relación con otros Acuerdos

Luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo entre una y cualquier otra Parte, cualquier acuerdo bilateral de transporte aéreo que exista entre ellos a la fecha de entrada en vigor quedará suspendido y permanecerá suspendido mientras este Acuerdo continúe vigente entre ellos.

ARTICULO 16

Relación con el Anexo

El Anexo es parte integrante de este Acuerdo y, salvo disposición expresa en contrario, cualquier referencia a este Acuerdo incluye una referencia al Anexo correspondiente.

ARTICULO 17

Modificaciones

1. Cualquiera de las Partes podrá proponer modificaciones al Acuerdo enviando la respectiva propuesta al Depositario. Al recibo de ésta, el Depositario deberá enviar la propuesta a las demás Partes mediante la vía diplomática u otros canales adecuados.
2. El Acuerdo podrá ser modificado de conformidad con el siguiente procedimiento:
 - a. si fuere acordado por al menos la mayoría absoluta de las Partes a la fecha en que se presente la propuesta, se realizarán negociaciones para analizarla;
 - b. salvo que se acordare otra cosa, la Parte que proponga las modificaciones deberá ser país sede de las negociaciones, las que se iniciarán en una fecha no posterior a los 90 días siguientes al acuerdo de realizar negociaciones. Todas las Partes podrán participar en éstas;
 - c. si la modificación fuere adoptada, al menos, por la mayoría absoluta de las Partes que asistan a las negociaciones, el Depositario preparará y remitirá a las Partes, para su aceptación, copia legalizada de las modificaciones;
 - d. las modificaciones entrarán en vigor, entre las Partes que las hubieran aceptado, 30 días después de la fecha en que el Depositario hubiera recibido notificación por escrito de la aceptación de éstas por parte de una mayoría absoluta de las Partes; y
 - e. luego de que las modificaciones entraren en vigencia, éstas entrarán en vigor para cualquier otra Parte 30 días después de la fecha en que el Depositario reciba notificación por escrito de la aceptación de dicha Parte.
3. En lugar del procedimiento señalado en el párrafo 2, el Acuerdo podrá ser modificado conforme al siguiente procedimiento:
 - a. si, a la fecha de proponerse las modificaciones, todas las Partes dieren aviso por escrito a la Parte que las propusiere - sea por la vía diplomática o por otros canales adecuados - de que consienten en su adopción, dicha Parte deberá enviar el aviso correspondiente al Depositario, quien, luego de ello, deberá preparar y remitir, para su aceptación, copia legalizada de dichas modificaciones a todas las Partes; y
 - b. las modificaciones adoptadas de esta forma entrarán en vigor para todas las Partes 30 días después de la fecha en que el Depositario hubiera recibido un aviso por escrito de aceptación de todas las Partes.

ARTICULO 18 Denuncia

Las Partes podrán denunciar este Acuerdo dando aviso por escrito de denuncia al Depositario. La denuncia se hará efectiva 12 meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que las Partes retiren su aviso mediante comunicación por escrito enviada al Depositario antes de

vencer el plazo de 12 meses.

ARTICULO 19
Responsabilidades del Depositario

1. El original de este Acuerdo será depositado ante el Gobierno de Nueva Zelanda, a quien en este acto se designa Depositario del Acuerdo.
2. El Depositario enviará copias legalizadas de este Acuerdo y de cualesquiera modificaciones o protocolos a todos los Estados signatarios y adherentes y a todas las economías miembro del APEC que hayan acordado obligarse por este Acuerdo de conformidad con su Anexo.
3. El Depositario notificará a todos los Estados signatarios y adherentes y a todas las economías miembro del APEC que hubieren acordado obligarse por este Acuerdo de conformidad con el Anexo:
 - a. las expresiones de voluntad de obligarse por este Acuerdo y cualquier modificación adoptada conforme a los Artículos 20 y 17, y los instrumentos de las economías miembro del APEC en que se indique su voluntad de obligarse por este Acuerdo de conformidad con el Anexo o su aceptación de las modificaciones efectuadas conforme al Artículo 17;
 - b. las fechas en que el Acuerdo entrare en vigencia de conformidad con el Artículo 20, párrafos 2, 3 y 6; y las fechas respectivas en que los derechos y obligaciones descritos en el párrafo 2 del Anexo entren en vigencia luego de que las economías miembro del APEC depositen el instrumento respectivo conforme al párrafo 1 del Anexo;
 - c. las notificaciones relativas a la no aplicación del Acuerdo recibidas conforme al Artículo 20, párrafo 5;
 - d. cualquier notificación de denuncia recibida conforme al Artículo 18;
 - e. la convocatoria a negociaciones con el fin de analizar modificaciones conforme al Artículo 17, párrafo 2a);
 - f. las fechas en que las modificaciones entran en vigencia conforme al Artículo 17, párrafos 2d), 2e) y 3b); y
 - g. las notificaciones recibidas conforme al Artículo 4, párrafo 3, y Artículo 7, párrafo 7.
4. Luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia legalizada de este Acuerdo para fines de registro y publicación conforme al Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 de la

Convención. El Depositario deberá, asimismo, enviar copias legalizadas de cualquier modificación que entrare en vigor.

5. El Depositario deberá mantener un registro centralizado de designaciones de líneas aéreas y autorizaciones de operación, conforme al Artículo 3, párrafos 1 y 4, de este Acuerdo.

6. El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de cualquier sentencia o fallo arbitral emitido conforme al Artículo 14 de este Acuerdo.

ARTICULO 20

Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo estará abierto a la firma de Brunei Darussalam, Chile, Nueva Zelandia, Singapur y los Estados Unidos de América.

2. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que cuatro de los Estados mencionados en el párrafo 1 de este Artículo lo hubieran firmado, sin estar sujetos a ratificación, aceptación o aprobación, o en que hayan entregado al Depositario un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación. Los signatarios de este Acuerdo podrán autorizar servicios compatibles con los términos del presente Acuerdo una vez que lo hubieran suscrito y mientras no entrare en vigor en todos los Estados señalados en el párrafo 1 de este Artículo.

3. Luego de que este Acuerdo hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 2 de este Artículo, entrará en vigencia en cualquier signatario restante en la fecha en que el Depositario reciba el instrumento de ratificación, aceptación o aprobación respectivo.

4. Luego de que este Acuerdo hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 2 de este Artículo, cualquier Estado que sea Parte en los convenios sobre seguridad de la aviación señalados en el Artículo 7, párrafo 1, podrá adherirse a este Acuerdo entregando al Depositario el instrumento de adhesión respectivo.

5. El presente Acuerdo no se aplicará entre un Estado adherente o una economía miembro del APEC que acepte obligarse por este Acuerdo conforme al Anexo y cualquier Parte en este Acuerdo o economía miembro del APEC que - dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que el Depositario notifique a las Partes el depósito del instrumento de adhesión o instrumento que indique la voluntad de obligarse por el Acuerdo - notifique por escrito al Depositario que el Acuerdo no se aplicará entre dicha Parte o economía miembro del APEC y el Estado adherente o la economía miembro del APEC. Cualquier signatario que exprese su voluntad de obligarse por el Acuerdo luego de que éste hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 2 de este Artículo podrá, al manifestar su consentimiento, notificar por escrito al Depositario que el Acuerdo no se aplicará entre dicho signatario y cualquier Estado que se adhiera al Acuerdo o cualquier economía miembro del APEC que acordare obligarse por el Acuerdo conforme al Anexo, antes de que el Acuerdo hubiera entrado en vigor para dicho signatario.

6. El presente Acuerdo entrará en vigor entre el Estado adherente y las Partes - con excepción de aquellas que conforme al párrafo 5 de este Artículo hubieran notificado al Depositario la no aplicación del Acuerdo - 30 días después de expirar el plazo de 90 días señalado en el párrafo 5 de este Artículo.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, this 1st day of May, 2001, in the English, Spanish and Malay languages, each text being authentic. In case of divergence between the three language texts, the English language text shall prevail.

PADA MENYAKSIKANNYA, wakil-wakil yang bertandatangan di bawah, diberi kuasa dengan sempurna oleh Kerajaan-Kerajaan mereka masing-masing, telah menandatangani Perjanjian ini.

DI PERBUAT di Washington, pada 1 haribulan Mei, 2001, dalam Bahasa Inggeris, Bahasa Sepanyol dan Bahasa Melayu, tiap-tiap naskah sama sahnyanya. Jika berlaku sebarang perbezaan tafsiran diantara ketiga-tiga teks, naskah dalam Bahasa Inggeris hendaklah dipakai.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

HECCHO en Washington, hoy 1 de mayo de 2001, en los idiomas inglés, español y malayo, siendo cada texto igualmente auténtico. En caso de divergencia entre los tres textos, prevalecerá el texto en idioma inglés.

FOR BRUNEI DARUSSALAM:
BAGI PIHAK BRUNEI DARUSSALAM:
POR BRUNEI DARUSSALAM:

FOR THE REPUBLIC OF CHILE:
BAGI PIHAK REPUBLIK CHILE:
POR LA REPUBLICA DE CHILE:

FOR NEW ZEALAND:
BAGI PIHAK NEW ZEALAND:
POR NUEVA ZELANDIA:

FOR THE REPUBLIC OF SINGAPORE:
BAGI PIHAK REPUBLIK SINGAPURA:

POR LA REPUBLICA DE SINGAPUR:

FOR THE UNITED STATES OF AMERICA:
BAGI PIHAK AMERIKA SERIKAT:
POR LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA:

ANEXO

1. Luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo, cualquier economía miembro del foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (“economía miembro del APEC”) mencionada en el apéndice de este Anexo podrá, mediante instrumento enviado al Depositario, aceptar obligarse por este Acuerdo si se cumplen los siguientes criterios:

- a. si no se pudiere adherir a éste en virtud del Artículo 20 del Acuerdo; y
- b. si aceptare obligarse por los convenios sobre seguridad de la aviación señalados en el Artículo 7, párrafo 1, de este Acuerdo u otros convenios que se apliquen a dicha economía.

2. Cualquier economía miembro del APEC que acepte obligarse por este Acuerdo conforme al párrafo 1 tendrá, en sus relaciones con las demás Partes (con excepción de aquellas a las que no se aplique el Acuerdo conforme a la notificación de no aplicación del Acuerdo mencionada en el Artículo 20, párrafo 5) todos los derechos y obligaciones otorgados a las Partes en virtud de este Acuerdo. Las Partes (con excepción de aquellas a las que no se aplique el Acuerdo conforme a la notificación de no aplicación del Acuerdo señalada en el Artículo 20, párrafo 5) tendrán, en las relaciones con esa economía miembro del APEC, todos los derechos y obligaciones estipulados en el Acuerdo con respecto a las Partes. Los derechos y obligaciones descritos en este párrafo surtirán efecto 30 días después del vencimiento del período de 90 días mencionado en el párrafo 5 del Artículo 20.

APENDICE

Australia
Brunei Darussalam
Canadá
Corea
Chile
Estados Unidos
Filipinas
Indonesia
Japón
Malasia
México
Nueva Zelanda
Papúa Nueva Guinea
Perú
Región Administrativa Especial de Hong Kong
República Popular China
Rusia
Singapur
Tailandia
Taipei Chino
Vietnam

[MALAY TEXT – TEXTE MALAIS]

PERJANJIAN BERBILANG HALA
MENGENAI PEMBEBASAN PENGANGKUTAN UDARA
ANTARABANGSA

Pihak-Pihak kepada Perjanjian ini (selepas ini disebut sebagai "Pihak-Pihak");

Dengan maksud untuk menggalakkan sistem penerbangan antarabangsa berdasarkan kepada persaingan di antara syarikat-syarikat penerbangan dalam pasaran dengan gangguan dan peraturan minimum;

Dengan maksud untuk memudahkan perkembangan peluang-peluang pengangkutan udara antarabangsa;

Dengan menyedari bahawa perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa yang cekap dan kompetitif meningkatkan perdagangan, menguntungkan pengguna-pengguna, dan menggalakkan perkembangan ekonomi;

Dengan menyedari bahawa sumbangan yang diberikan dari forum Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik dalam memudahkan perbincangan mengenai pembebasan perkhidmatan-perkhidmatan udara;

Dengan maksud untuk membolehkan syarikat-syarikat penerbangan menawarkan kepada pengembara dan penghantar barangan menggunakan pesawat udara berbagai pilihan perkhidmatan, dan berhasrat untuk menggalakkan syarikat-syarikat penerbangan individu untuk mengembangkan dan melaksanakan harga-harga yang inovatif dan berdaya saing;

Dengan maksud untuk memastikan tahap keselamatan yang paling tinggi dalam pengangkutan udara antarabangsa dan menegaskan lagi perhatian berat mereka mengenai perbuatan-perbuatan atau ancaman-ancaman terhadap keselamatan pesawat udara, yang membahayakan keselamatan orang atau hartabenda, yang menjejaskan pengendalian pengangkutan udara, dan melemahkan keyakinan orang ramai dalam keselamatan penerbangan awam; dan

Mengambil maklum Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa, yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada 7 haribulan Disember, 1944;

Telah bersetuju seperti berikut:

Perkara 1
Tafsiran

Bagi maksud-maksud Perjanjian ini, kecuali jika dinyatakan sebaliknya, perkataan:

1. "Perjanjian" bermakna Perjanjian ini, Tambahan-Tambahannya dan Lampirannya, dan sebarang pindaannya;
2. "Pengkangkutan Udara" bermakna pengangkutan awam melalui pesawat udara penumpang-penumpang, bagasi, kargo, dan mel, secara berasingan atau bergabung, untuk upah atau sewa;
3. "Konvensyen" bermakna Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa, yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada 7 haribulan Disember, 1944 dan termasuk:
 - a. sebarang pindaan yang telah berjalan kuatkuasanya di bawah Perkara 94(a) dari Konvensyen dan telah disahkan oleh kesemua Pihak kepada Perjanjian ini; dan
 - b. sebarang tambahan atau sebarang pindaan kepadanya yang dipakai di bawah Perkara 90 dari Konvensyen, setakat mana pindaan atau Tambahan itu pada bila-bila masa yang ditentukan berkuatkuasa bagi kesemua Pihak kepada Perjanjian ini;
4. "Syarikat penerbangan yang ditetapkan" bermakna sebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan dan dibenarkan menurut Perkara 3 dari Perjanjian ini;
5. "Kos penuh" bermakna kos bagi menyediakan perkhidmatan, termasuk jumlah yang munasabah bagi bayaran overhead pentadbiran;
6. "Pengkangkutan udara antarabangsa" bermakna pengangkutan udara yang melalui ruang udara wilayah lebih dari satu Negara atau anggota ekonomi APEC seperti yang dinyatakan dalam Lampiran kepada Tambahan;
7. "Harga" bermakna mana-mana tambang, kadar atau bayaran untuk mengangkut penumpang-penumpang, bagasi dan/atau kargo (tidak termasuk mel) dalam pengangkutan udara, termasuk pengangkutan di darat berhubung dengan pengangkutan udara antarabangsa, jika berkenaan, dikenakan oleh syarikat-syarikat penerbangan, termasuk ejen-ejen mereka, dan syarat-syarat yang menentukan adanya tambang, kadar atau bayaran tersebut;
8. "Singgah bagi maksud-maksud bukan pengangkutan" bermakna pendaratan bagi sebarang maksud selain dari mengangkut atau menurunkan penumpang-penumpang, bagasi, kargo dan/atau mel dalam pengangkutan udara;
9. "Wilayah" bermakna kawasan-kawasan daratan dibawah kedaulatan, bidangkuasa, pihak berkuasa, pentadbiran, perlindungan, atau pemegang amanah sesebuah Pihak, dan perairan wilayah yang berdekatan dengannya; dan
10. "Bayaran Pengguna" bermakna suatu bayaran yang dikenakan ke atas syarikat-syarikat penerbangan kerana mengadakan kemudahan atau perkhidmatan lapangan terbang, perjalanan udara, atau keselamatan penerbangan termasuk kemudahan dan perkhidmatan yang berkaitan.

Perkara 2
Pemberian Hak-Hak

1. Tiap-tiap Pihak memberi kepada Pihak yang satu lagi hak-hak seperti berikut bagi perjalanan pengangkutan udara antarabangsa oleh syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi:
 - a. hak untuk terbang melintasi wilayahnya tanpa mendarat;
 - b. hak untuk membuat persinggahan-persinggahan di dalam wilayahnya bagi maksud-maksud bukan pengangkutan;
 - c. hak, menurut syarat-syarat bagi penetapan-penetapan, untuk melaksanakan pengangkutan udara berjadual dan sewa diantara tempat-tempat bagi laluan berikut:
 - i. daripada tempat-tempat dibelakang wilayah Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan melalui wilayah Pihak itu dan tempat-tempat pertengahan ke mana-mana tempat atau tempat-tempat dalam wilayah Pihak yang memberikan hak dan selepas;
 - ii. bagi kesemua perkhidmatan atau perkhidmatan-perkhidmatan kargo, diantara wilayah Pihak yang memberikan hak dan mana-mana tempat atau tempat-tempat; dan
 - d. hak-hak yang dinyatakan sebaliknya dalam Perjanjian ini.
2. Tiap-tiap syarikat penerbangan yang ditetapkan boleh pada mana-mana atau kesemua penerbangan dan atas pilihannya:
 - a. mengendalikan penerbangan dalam salah satu atau kedua-dua hala;
 - b. menggabungkan semua nombor penerbangan yang bertalinan kedalam satu pengendalian pesawat udara;
 - c. memberikan khidmat di tempat sebelum, pertengahan, dan selepas tempat dan tempat-tempat dalam wilayah-wilayah Pihak-Pihak pada laluan-laluan dalam sebarang gabungan dan dalam sebarang aturan;
 - d. tidak singgah pada mana-mana tempat atau tempat-tempat;
 - e. memindahkan trafik dari mana-mana pesawat udaranya ke mana-mana pesawat udaranya yang lain pada mana-mana tempat di laluan tersebut;
 - f. memberikan perkhidmatan sebelum mana-mana tempat dalam wilayahnya dengan atau tanpa menukar pesawat udara atau nombor penerbangan dan memberikan dan mengiklankan perkhidmatan-perkhidmatan berkenaan kepada orang ramai sebagai perkhidmatan-perkhidmatan terus;

- g. membuat persinggahan pada mana-mana tempat samaada di dalam atau di luar wilayah mana-mana Pihak;
- h. menjalankan persinggahan trafik melalui mana-mana wilayah Pihak yang lain; dan
- i. menggabungkan trafik bagi pesawat udara yang sama tidak kira dari mana asal trafik itu;

tanpa sekatan hala atau geografik dan tanpa kehilangan sebarang hak untuk mengangkut trafik yang sebaliknya dibenarkan di bawah Perjanjian ini.

3. Peruntukan-peruntukan perenggan 2 dari Perkara ini hendaklah di kenakan tertakluk kepada kehendak-kehendak bahawa, dengan terkecuali perkhidmatan-perkhidmatan kargo keseluruhan, perkhidmatan tersebut memberikan perkhidmatan ke tempat dalam wilayah Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan.

4. Pada mana-mana segmen atau segmen-segmen laluan di atas, mana-mana syarikat penerbangan yang ditetapkan boleh mengendalikan pengangkutan udara antarabangsa tanpa sebarang sekatan mengenai penukaran, di mana-mana tempat ke atas laluan, dari jenis atau bilangan pesawat udara yang dikendalikan; dengan syarat bahawa, kecuali bagi perkhidmatan-perkhidmatan kargo keseluruhan, bagi hala keluar, pengangkutan selepas tempat tersebut adalah sambungan pengangkutan dari wilayah Pihak yang telah menetapkan syarikat penerbangan dan, bagi hala kedalam, pengangkutan ke wilayah Pihak yang telah menetapkan syarikat penerbangan adalah sambungan kepada pengangkutan dari tempat selepas itu.

5. Tiada sebarang apapun dalam Perjanjian ini boleh dianggap memberikan kepada syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan dari satu Pihak hak untuk mengangkut, di dalam wilayah Pihak yang lain, penumpang-penumpang, bagasi, kargo, atau mel yang diangkut untuk pampasan dan ditujukan ke tempat lain di dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu.

Perkara 3 Penetapan Dan Kebenaran

- 1. Tiap-tiap Pihak mempunyai hak untuk menetapkan sebanyak mana syarikat-syarikat penerbangan yang ia mahu untuk menjalankan pengangkutan udara antarabangsa menurut Perjanjian ini dan untuk menarik balik atau mengubah penetapan-penetapan tersebut. Penetapan-penetapan tersebut hendaklah dihantar kepada Pihak-Pihak berkenaan secara bertulis melalui saluran-saluran diplomatik atau yang bersesuaian yang lain dan kepada Depositari.
- 2. Apabila menerima penetapan itu, dan permohonan-permohonan daripada syarikat penerbangan yang ditetapkan, dalam bentuk dan cara yang ditetapkan bagi kebenaran mengendalikan dan keizinan teknikal, tiap-tiap Pihak hendaklah memberikan kebenaran dan keizinan yang bersesuaian dengan kelambatan prosedur yang minimum, dengan syarat bahawa:
 - a. kawalan berkesan syarikat penerbangan itu terletak di tangan Pihak yang menetapkan,

warganegara-warganegaraanya, atau kedua-duanya;

- b. syarikat penerbangan itu diperbadankan dan mempunyai tempat perniagaan utamanya dalam wilayah Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu;
 - c. syarikat penerbangan itu layak untuk memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan di bawah undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturan yang lazimnya dikenakan dalam pengendalian pengangkutan udara antarabangsa oleh Pihak yang menimbangkan permohonan atau permohonan-permohonan tersebut; dan
 - d. Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu mematuhi peruntukan-peruntukan yang dinyatakan dalam Perkara 6 (Keselamatan) dan Perkara 7 (Keselamatan Penerbangan).
3. Tanpa menghiraukan perenggan 2, sesebuah Pihak tidak perlu memberikan kebenaran dan keizinan kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi jika sekiranya Pihak yang menerima penetapan tersebut menentukan bahawa pemilikan yang besar terletak kepada warganegara-warganegaraanya.
4. Pihak-Pihak yang memberikan kebenaran-kebenaran operasi menurut perenggan 2 dari Perkara ini hendaklah memaklumkan mengenai tindakan tersebut kepada Depositari.
5. Tiada sebarang apapun dalam Perjanjian ini dianggap menjejaskan undang-undang dan peraturan-peraturan sesebuah Pihak mengenai pemilikan dan kawalan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkannya. Penerimaan penetapan-penetapan tersebut oleh Pihak yang satu lagi hendaklah tertakluk kepada perenggan-perenggan 2 dan 3 dari Perkara ini.

Perkara 4 Pembatalan Kebenaran

1. Tiap-tiap Pihak boleh menahan, membatalkan, menggantung, menghadkan atau mengenakan syarat-syarat mengenai kebenaran mengendalikan atau keizinan teknikal sesebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang lain jika:
 - a. kawalan berkesan syarikat penerbangan itu tidak terletak di tangan Pihak yang menetapkan, warganegara-warganegaraanya, atau kedua-duanya;
 - b. Pihak yang pertama menentukan bahawa pemilikan yang besar terletak di tangan warganegara-warganegaraanya;
 - c. syarikat penerbangan itu tidak diperbadankan atau tidak mempunyai tempat perniagaan utamanya dalam wilayah Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu;
 - d. syarikat penerbangan itu gagal mematuhi undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturan yang disebutkan dalam Perkara 5 (Pengenalan Undang-Undang) dari Perjanjian ini; atau

- e. Pihak yang satu lagi tidak memelihara dan melaksanakan standard yang dinyatakan dalam Perkara 6 (Keselamatan).
2. Kecuali jika tindakan serta-merta diperlukan untuk menghindarkan perenggan-perenggan kecil 1 (d) atau 1 (e) dari Perkara ini tidak dipatuhi selanjutnya, hak-hak yang ditetapkan oleh Perkara ini hendaklah dijalankan hanya setelah membuat perundingan dengan Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan tersebut.
3. Pihak yang telah melaksanakan haknya untuk menahan, membatalkan, menggantung, menghadkan atau mengenakan syarat-syarat mengenai kebenaran mengendalikan sesebuah syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan menurut perenggan 1 dari Perkara ini hendaklah memaklumkan Depositari mengenai tindakannya.
4. Perkara ini tidak menghadkan hak-hak mana-mana Pihak untuk menahan, membatalkan, menggantung, menghadkan atau mengenakan syarat-syarat mengenai kebenaran mengendalikan atau keizinan teknikal sesebuah syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan Pihak-pihak lain menurut peruntukan-peruntukan Perkara 7 (Keselamatan Penerbangan).

Perkara 5 Pengenaaan Undang-Undang

1. Semasa memasuki, berada di dalam, atau meninggalkan wilayah satu Pihak, undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturannya berkaitan dengan pengendalian dan perjalanan pesawat udara hendaklah dipatuhi oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh mana-mana Pihak yang lain.
2. Semasa memasuki, berada di dalam, atau meninggalkan wilayah satu Pihak, undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturannya berkaitan dengan kemasukan ke atau perlepasan daripada wilayahnya penumpang-penumpang, krew atau kargo dalam pesawat udara (termasuk peraturan-peraturan berkaitan 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 tersebut, krew atau kargo syarikat-syarikat penerbangan mana-mana Pihak yang lain.
3. Tidak ada Pihak boleh memberi keutamaan kepada syarikat penerbangannya sendiri atau mana-mana syarikat penerbangan lain dari syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa yang serupa dalam pengenaaan peraturan-peraturan kastam, imigresen dan kuarantin.
4. Penumpang-penumpang, bagasi dan kargo yang dalam persinggahan terus melalui wilayah mana-mana Pihak dan tidak meninggalkan kawasan lapangan terbang yang dikhaskan bagi maksud tersebut hendaklah tidak menjalani sebarang pemeriksaan kecuali dengan sebab langkah-langkah keselamatan penerbangan, kawalan narkotik, pencegahan kemasukan haram atau dalam hal keadaan-hal keadaan yang tertentu.

Perkara 6
Keselamatan

1. Tiap-tiap Pihak hendaklah mengiktiraf sebagai sah, bagi tujuan mengendalikan pengangkutan udara yang diperuntukkan dalam Perjanjian ini, sijil-sijil kelayakan terbang, sijil-sijil kecakapan dan lesen-lesen yang dikeluarkan atau disahkan oleh Pihak yang satu lagi dan masih berkuatkuasa, dengan syarat bahawa kehendak-kehendak bagi sijil-sijil atau lesen-lesen tersebut sekurang-kurangnya sama dengan standard minimum yang ditetapkan menurut Konvensyen. Tiap-tiap Pihak, walaubagaimanapun, boleh enggan mengiktiraf sebagai sah bagi maksud penerbangan di atas ruang udara wilayahnya sendiri, sijil-sijil kecakapan dan lesen-lesen bagi warganegara-warganegaranya sendiri yang diberikan atau disahkan oleh Pihak yang satu lagi.
2. Tiap-tiap Pihak boleh meminta supaya diadakan perundingan dengan Pihak yang satu lagi mengenai pemeliharaan standard keselamatan oleh Pihak yang satu lagi berhubung dengan kemudahan aeronautikal, krew udara, pesawat terbang, dan pengendalian syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan. Jika, berikutan dengan perundingan tersebut, Pihak yang pertama mendapati bahawa Pihak yang satu lagi tidak memelihara dengan berkesan dan melaksanakan standard keselamatan dan kehendak-kehendak dalam perkara ini sekurang-kurangnya sama dengan standard minimum yang ditetapkan menurut Konvensyen, Pihak yang satu lagi hendaklah memaklumkan keputusan tersebut dan langkah-langkah yang difikirkan perlu bagi menepati standard minimum ini, dan Pihak yang satu lagi hendaklah mengambil tindakan pembetulan yang bersesuaian. Tiap-tiap Pihak mempunyai hak untuk menahan, membatalkan, menggantungkan, atau menahkakan atau mengenakan syarat-syarat kebenaran mengendalikan atau keizinan teknikal sesebuah syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi sekiranya Pihak yang satu lagi tidak mengambil tindakan pembetulan yang bersesuaian itu dalam masa yang berpatutan.

Perkara 7
Keselamatan Penerbangan

1. Menurut hak-hak dan kewajiban-kewajiban mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak mengesahkan sekali lagi mengenai kewajiban mereka antara satu sama lain untuk mengawal keselamatan penerbangan awam daripada perbuatan-perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang merupakan bahagian yang melengkapkan Perjanjian ini. Tanpa menghadkan keluasan makna hak-hak dan kewajiban-kewajiban mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak hendaklah khususnya bertindak menepati peruntukan-peruntukan Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Perbuatan-Perbuatan Lain Tertentu Yang Dilakukan di dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada 14 haribulan September 1963, Konvensyen bagi Penumpasan Perampasan Pesawat Udara Yang Menyalahi Undang-Undang, yang ditandatangani di The Hague pada 16 haribulan Disember 1970, dan Konvensyen bagi Penumpasan Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang terhadap keselamatan Penerbangan Awam, yang ditandatangani di Montreal pada 23 haribulan September

1971, dan Protokol bagi Penumpasan Perbuatan-Perbuatan Aniaya Yang Menyalahi Undang-Undang di Lapangan-Lapangan Terbang yang Mengendalikan Penerbangan Awam Antarabangsa, yang ditandatangani di Montreal pada 24 haribulan Februari, 1988.

2. Tiap-tiap Pihak hendaklah memberikan atas permintaan Pihak yang satu lagi segala bantuan yang perlu kepada Pihak yang satu lagi itu untuk mencegah perbuatan-perbuatan merampas pesawat udara awam yang menyalahi undang-undang dan perbuatan-perbuatan lain yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan pesawat udara tersebut, penumpang-penumpang dan krewnya, dan lapangan-lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan perjalanan udara, dan untuk memberi perhatian sebarang ancaman lain terhadap keselamatan perjalanan udara awam.
3. Tiap-tiap Pihak hendaklah, dalam hubungan mereka dengan Pihak-Pihak yang lain, bertindak menepati peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan dan amalan bersesuaian yang disyorkan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan di tentukan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen; ianya akan menghendaki supaya pengendali-pengendali pesawat udara di bawah pendaftarannya, pengendali-pengendali pesawat udara yang mempunyai tempat perniagaan utama atau kediaman tetapnya di dalam wilayahnya dan pengendali-pengendali lapangan terbang di dalam wilayah tersebut bertindak menepati dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan tersebut.
4. Tiap-tiap Pihak hendaklah untuk mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan yang dikehendaki oleh Pihak yang satu lagi untuk masuk ke dalam, untuk bertolak dari, dan semasa berada di dalam wilayah-wilayah Pihak masing-masing dan tiap-tiap Pihak hendaklah memastikan bahawa langkah-langkah yang cukup dikenakan dengan berkesan di dalam wilayahnya untuk melindungi pesawat udara dan untuk memeriksa penumpang-penumpang, krew, dan bagasi mereka dan barang-barang yang dibawa sendiri, juga kargo dan barang stor pesawat udara, sebelum dan semasa menaiki pesawat dan pemunggahan. Tiap-tiap Pihak hendaklah juga memberi pertimbangan yang positif terhadap sebarang permintaan daripada Pihak yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas untuk menghadapi sesuatu ancaman tertentu.
5. Apabila sesuatu kejadian atau ancaman rampasan pesawat udara awam yang menyalahi undang-undang atau perbuatan-perbuatan lain yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan penumpang-penumpang, krew, pesawat udara, lapangan-lapangan terbang atau kemudahan-kemudahan perjalanan udara berlaku, Pihak-Pihak hendaklah membantu antara satu sama lain dengan memberikan kemudahan perhubungan dan langkah-langkah lain yang bersesuaian bertujuan untuk menamatkan dengan cepat dan selamat kejadian atau ancaman tersebut.
6. Apabila satu Pihak mempunyai alasan yang munasabah untuk mempercayai bahawa Pihak yang satu lagi tidak mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan dari Perkara ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak tersebut boleh meminta supaya diadakan perundingan segera dengan pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak yang satu lagi. Kegagalan mencapai persetujuan yang memuaskan dalam tempoh limabelas (15) hari

daripada tarikh permintaan tersebut akan menjadi alasan untuk menahan, membatalkan, menggantungkan, menahkakan, atau mengenakan syarat-syarat keatas kebenaran mengendalikan dan keizinan teknikal sesebuah syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi. Apabila dikehendaki pada waktu kecemasan, satu Pihak boleh mengambil tindakan sementara sebelum tamat tempoh 15 hari.

7. Mana-mana Pihak yang telah melaksanakan haknya untuk menahan, membatalkan, menggantungkan, atau menahkakan atau mengenakan syarat-syarat mengenai kebenaran mengendalikan sesebuah syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan menurut perenggan 6 dari Perkara ini hendaklah memaklumkan Depositari mengenai tindakannya.

Perkara 8 Peluang-Peluang Perdagangan

1. Syarikat-syarikat penerbangan tiap-tiap Pihak mempunyai hak untuk:

a. menubuhkan pejabat-pejabat di dalam wilayah Pihak yang satu lagi bagi mempromosi dan penjualan pengangkutan udara antarabangsa;

b. melibatkan diri dalam penjualan pengangkutan udara di dalam wilayah Pihak yang satu lagi secara langsung dan, atas budibicara syarikat-syarikat penerbangan itu, melalui ejen-ejen mereka. Syarikat-syarikat penerbangan mempunyai hak untuk menjual pengangkutan itu, dan sesiapa juga bebas membeli pengangkutan itu, dalam matawang tempatan atau dalam matawang boleh ditukar dengan bebasnya;

c. menukar dan mengirimkannya ke wilayah perbadanannya, atas permintaan, pendapatan tempatan yang melebihi daripada jumlah wang yang dibelanjakan setempat. Penukaran dan pengiriman hendaklah dibenarkan dengan serta-merta tanpa sekatan atau cukai berkaitan dengannya pada kadar pertukaran matawang yang terpakai bagi urusan semasa dan pengiriman pada tarikh pembawa membuat permohonan awal bagi pengiriman; dan

d. membayar perbelanjaan tempatan, termasuk pembelian-pembelian bahan api, di dalam wilayah-wilayah Pihak-Pihak yang satu lagi dalam matawang tempatan. Atas budibicara mereka, syarikat-syarikat penerbangan tiap-tiap Pihak boleh membayar perbelanjaan tersebut di dalam wilayah Pihak-Pihak yang satu lagi dalam matawang boleh tukar dengan bebasnya mengikut peraturan matawang tempatan.

2. Syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi tiap-tiap Pihak mempunyai hak:

a. menurut undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturan Pihak-Pihak yang lain berkenaan dengan kemasukan, kediaman, dan pekerjaan, untuk membawa masuk dan menyelenggarakan di dalam wilayah-wilayah Pihak-Pihak yang satu lagi kakitangan pengurusan, penjualan, teknikal, pengendalian, dan kakitangan pakar yang lain yang dikehendaki bagi mengadakan pengangkutan udara;

b. untuk menjalankan pengendalian mereka di atas tanah di dalam wilayah Pihak-Pihak yang satu lagi ("pengendalian sendiri") atau, atas pilihan mereka, memilih di antara ejen-ejen yang bersaing bagi perkhidmatan tersebut pada keseluruhannya atau sebahagiannya. Hak-hak ini hanya tertakluk kepada hambatan fizikal yang disebabkan oleh pertimbangan keselamatan lapangan terbang. Jika pertimbangan itu menghalang pengendalian sendiri, perkhidmatan di atas tanah boleh atas asas yang sama didapati oleh semua syarikat penerbangan; bayaran hendaklah berasaskan kepada kos perkhidmatan yang diberikan; dan perkhidmatan tersebut hendaklah sebanding dengan jenis dan kualiti perkhidmatan seolah-olah pengendalian sendiri dibolehkan; dan

c. dalam mengendalikan atau memberikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dibenarkan pada laluan-laluan yang dipersetujui, bagi memasuki penyusunan-penyusunan kerjasama pemasaran seperti ruang-simpanan (blocked-space) perkongsian-kod atau penyusunan penyewaan, dengan;

i. syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan bagi mana-mana Pihak;

ii. syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan bagi mana-mana Negara atau ahli ekonomi APEC seperti yang dinyatakan dalam Tambahan kepada Lampiran yang bukan Parti kepada Perjanjian ini; dan

iii. pembekal pengangkutan di darat bagi mana-mana Negara atau anggota ekonomi APEC seperti yang dinyatakan di dalam Tambahan kepada Lampiran;

dengan syarat bahawa kesemua peserta dalam penyusunan tersebut memegang kuasa yang bersesuaian dan mematuhi kehendak-kehendak yang digunakan kepada penyusunan tersebut.

3. Dengan tidak menghiraukan sebarang peruntukan lain Perjanjian ini, syarikat-syarikat penerbangan dan pembekal-pembekal pengangkutan kargo tidak langsung dari Pihak-Pihak hendaklah dibenarkan tanpa sekatan untuk menggunakan berkenaan dengan pengangkutan udara antarabangsa sebarang pengangkutan darat bagi kargo ke atau dari mana-mana tempat di dalam atau di luar wilayah Pihak-Pihak, termasuk pengangkutan ke dan dari semua lapangan terbang dengan kemudahan kastam, dan termasuk, jika berkenaan, hak untuk mengangkut kargo dalam bon di bawah undang-undang dan peraturan-peraturan yang boleh dikenakan. Kargo tersebut, samada bergerak melalui darat atau melalui udara, akan mempunyai akses kepada pemprosesan dan kemudahan kastam lapangan terbang. Syarikat-syarikat penerbangan boleh memilih untuk menjalankan pengangkutan daratnya sendiri atau mengadakannya melalui penyusunan dengan pengangkut-pengangkut darat yang lain, termasuk pengangkutan darat yang dikendalikan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang lain dan pembekal-pembekal tidak langsung pengangkutan udara kargo. Perkhidmatan kargo yang menggunakan pengangkutan darat dan udara seperti itu boleh ditawarkan pada satu harga, dengan menyatukan harga pengangkutan udara dan darat, dengan syarat bahawa pengangkut-pengangkut tidak terkeliru dengan fakta-fakta berkaitan dengan pengangkutan tersebut.

Perkara 9

Duti-Duti Kastam dan Bayaran

1. Semasa tiba di dalam wilayah satu Pihak, pesawat udara yang dikendalikan dalam pengangkutan udara antarabangsa oleh syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari mana-mana Pihak, peralatan biasanya, peralatan di atas tanah, bahan api, minyak pelincir, bekalan teknikal yang boleh digunakan, alat-alat ganti (termasuk enjin), barang-barang stor pesawat udara (termasuk tetapi tidak terhad kepada barang-barang seperti makanan, sebarang jenis minuman dan minuman keras, tembakau dan keluaran lain yang dimaksudkan untuk penjualan atau digunakan oleh penumpang-penumpang dalam kuantiti yang terhad dalam masa penerbangan), dan barang-barang lain yang dimaksudkan bagi atau digunakan semata-mata berhubung dengan pengendalian atau penservisan pesawat udara yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa hendaklah dikecualikan, atas dasar timbal balik, daripada semua sekatan import, cukai hartabenda dan levi modal, duti kastam, cukai eksais dan fee dan bayaran yang serupa yang (i) dikenakan oleh pihak-pihak berkuasa pusat atau negara, dan (ii) tidak berdasarkan kepada kos perkhidmatan yang diberikan, dengan syarat bahawa peralatan dan bekalan itu masih berada di dalam pesawat udara tersebut.
2. Hendaklah juga dikecualikan, atas dasar timbal balik, daripada cukai-cukai, levi-levi, duti-duti, fee-fee dan bayaran-bayaran yang disebutkan dalam perenggan (1) Perkara ini, terkecuali bayaran-bayaran yang berdasarkan kepada kos perkhidmatan yang diberikan:
 - a. barang-barang stor pesawat udara yang dibawa masuk ke dalam atau dibekalkan dalam wilayah satu Pihak dan dibawa di dalam pesawat udara, dalam had yang munasabah, untuk kegunaan dalam pesawat udara yang terbang keluar negeri sesebuah syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa, walaupun barang-barang stor ini akan digunakan dalam sebahagian dari perjalanan yang dilakukan di atas ruang udara wilayah Pihak dimana ia dibawa di dalam pesawat udara;
 - b. peralatan di atas tanah dan alat-alat ganti (termasuk enjin) yang dibawa masuk ke dalam wilayah satu Pihak untuk penservisan, penyenggaraan, atau pembaikan pesawat udara syarikat-syarikat penerbangan Pihak-Pihak yang satu lagi yang digunakan dalam pengangkutan udara antarabangsa;
 - c. bahan api, minyak pelincir dan bekalan-bekalan teknikal yang boleh digunakan yang dibawa masuk ke dalam atau dibekalkan dalam wilayah satu Pihak untuk kegunaan dalam pesawat udara syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa, walaupun bekalan-bekalan ini akan digunakan dalam sebahagian dari perjalanan yang dilakukan di atas ruang udara wilayah Pihak dimana ia dibawa di dalam pesawat udara; dan
 - d. bahan-bahan promosi dan pengiklanan yang dibawa masuk ke dalam atau dibekalkan dalam wilayah satu Pihak dan dibawa di dalamnya, dalam had yang berpatutan, bagi kegunaan dalam pesawat udara yang terbang keluar negeri sesebuah syarikat penerbangan Pihak-Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa, walaupun barang-barang

stor ini akan digunakan dalam sebahagian dari perjalanan yang dilakukan di atas ruang udara wilayah Pihak dimana ia dibawa di dalam pesawat udara.

3. Peralatan dan bekalan-bekalan yang disebutkan dalam perenggan-perenggan 1 dan 2 Perkara ini mungkin dikehendaki untuk disimpan di bawah pengawasan atau kawalan pihak-pihak berkuasa yang berkenaan.

4. Pengecualian-kecualian yang diperuntukkan oleh Perkara ini boleh juga didapati jika syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh satu Pihak telah mengikat kontrak dengan syarikat penerbangan yang lain, yang sama-sama menikmati pengecualian-kecualian tersebut dari Pihak atau Pihak-Pihak yang satu lagi, bagi peminjaman atau pemindahan di dalam wilayah Pihak atau Pihak-Pihak yang satu lagi benda-benda yang dinyatakan dalam perenggan-perenggan 1 dan 2 Perkara ini.

Perkara 10

Bayaran-Bayaran Pengguna

1. Bayaran-bayaran pengguna yang boleh dikenakan oleh pihak-pihak berkuasa atau badan-badan yang layak mengenakan bayaran tiap-tiap Pihak keatas syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi hendaklah adil, berpatutan, bukannya berat sebelah yang tidak adil dan dibahagikan secara saksama di antara kategori-kategori pengguna. Dalam sebarang hal, sebarang bayaran pengguna itu hendaklah dikenakan ke atas syarikat-syarikat penerbangan Pihak-Pihak yang satu lagi atas syarat-syarat yang tidak kurang baiknya daripada syarat-syarat yang paling baik yang boleh didapati oleh mana-mana syarikat penerbangan yang lain pada masa bayaran-bayaran itu dikenakan.

2. Bayaran-bayaran pengguna yang dikenakan keatas syarikat-syarikat penerbangan Pihak-Pihak yang satu lagi mungkin menggambarkan, tetapi tidaklah boleh melebihi, kos penuh menyediakan kepada pihak-pihak berkuasa atau badan-badan yang layak mengenakan bayaran lapangan terbang yang bersesuaian, persekitaran lapangan terbang, perjalanan udara, dan kemudahan-kemudahan dan perkhidmatan-perkhidmatan keselamatan penerbangan di lapangan terbang atau di dalam lingkungan sistem lapangan terbang. Bayaran-bayaran tersebut mungkin termasuk pulangan yang berpatutan keatas aset, setelah susut nilai. Kemudahan-kemudahan dan perkhidmatan-perkhidmatan yang baginya bayaran-bayaran dibuat hendaklah diberikan secara cekap dan ekonomi.

3. Tiap-tiap Pihak hendaklah menggalakkan perundingan di antara pihak-pihak berkuasa dan badan-badan yang layak mengenakan bayaran di dalam wilayahnya dan syarikat-syarikat penerbangan yang menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan dan kemudahan-kemudahan itu, dan hendaklah menggalakkan pihak-pihak berkuasa atau badan-badan yang layak mengenakan bayaran dan syarikat-syarikat penerbangan untuk bertukar-tukar maklumat yang mungkin diperlukan untuk membolehkan kajian semula yang tepat dibuat tentang kemunasabahan bayaran-bayaran menurut prinsip perenggan-perenggan (1) dan (2) Perkara ini. Tiap-tiap Pihak hendaklah menggalakkan pihak-pihak berkuasa yang layak mengenakan bayaran untuk memberi

kepada pengguna-pengguna notis yang berpatutan mengenai sebarang cadangan perubahan ke atas bayaran pengguna bagi membolehkan pengguna-pengguna meluahkan pandangan mereka sebelum perubahan dibuat.

4. Tiada Pihak boleh dianggap, dalam prosedur penyelesaian pertikaian menurut Perkara 14, melanggar suatu peruntukan Perkara ini, melainkan jika (i) Pihak tersebut gagal menjalankan kajian semula mengenai bayaran atau amalan yang menjadi perkara aduan oleh Pihak yang satu lagi dalam tempoh masa yang berpatutan; atau (ii) menurut kajian semula tersebut ia gagal mengambil semua langkah yang ada dalam kuasanya untuk meremеди sebarang bayaran atau amalan yang berlawanan dengan Perkara ini.

Perkara 11 Persaingan Yang Adil

1. Tiap-tiap Pihak hendaklah memberi peluang yang adil dan saksama bagi syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh kesemua Pihak untuk bersaing dalam mengadakan pengangkutan udara antarabangsa yang dikawal oleh Perjanjian ini.

2. Tiap-tiap Pihak hendaklah membenarkan setiap syarikat penerbangan yang ditetapkan untuk menentukan kekerapan dan muatan pengangkutan udara antarabangsa yang ditawarkan beraskan pertimbangan-pertimbangan komersial dalam pasaran. Selaras dengan hak ini, tiada Pihak boleh bertindak menghadkan jumlah lalu lintas, kekerapan atau keteraturan perkhidmatan, atau jenis atau jenis-jenis pesawat udara yang dikendalikan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi, kecuali sebagaimana yang mungkin dikehendaki atas sebab-sebab kastam, teknikal, pengendalian, atau persekitaran di bawah syarat-syarat yang sama selaras dengan Perkara 15 Konvensyen.

3. Tiada Pihak boleh mengenakan kepada syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi keperluan penolakan pertama, nisbah angkatan (uplift ratio), bayaran tanpa bantahan (no-objection fee), atau sebarang keperluan lain berkaitan dengan muatan, kekerapan atau lalu lintas.

4. Tiada Pihak boleh menghendaki pengemukaan jadual-jadual, program-program bagi penerbangan-penerbangan sewa, atau rancangan-rancangan pengendalian oleh syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi untuk kelulusan, kecuali sebagaimana yang mungkin dikehendaki atas dasar yang tidak berat sebelah untuk menguatkuasakan syarat-syarat yang sama yang boleh dilihat dalam perenggan 2 dari Perkara ini. Jika satu Pihak menghendaki pengemukaan untuk tujuan maklumat seperti yang boleh dilihat dalam perenggan 2 dari Perkara ini atau menghendaki pengemukaan untuk tujuan maklumat, ia hendaklah mengurangkan beban pentadbiran dan tatacara-tatacara bagi keperluan pengemukaan tersebut ke atas ejen-ejen perantara pengangkutan udara dan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi.

5. Tertakluk kepada peruntukan-peruntukan dalam Perjanjian ini, tiada Pihak boleh

menggunakan undang-undangnya, peraturan-peraturannya, dan aturan-aturannya untuk menyekat pengendalian atau penjualan pengangkutan udara antarabangsa sewa yang disediakan dari Perjanjian ini, melainkan Pihak-Pihak tersebut menghendaki mematuhi kehendak-kehendak mereka berhubung dengan perlindungan kewangan penumpang sewa dan pembatalan penumpang sewa dan hak-hak pengembalian.

6. Menurut perenggan 1 dari Perkara ini, syarikat-syarikat penerbangan dari tiap-tiap Pihak adalah berhak untuk memasarkan perkhidmatan-perkhidmatan mereka berasaskan keadilan dan tidak berat sebelah melalui sistem tempahan komputer (CRSs) yang digunakan oleh agensi-agensi kembara atau syarikat-syarikat kembara dalam wilayah-wilayah Pihak-Pihak berkenaan. Sebagai tambahan, penjual CRS bagi tiap-tiap Pihak yang tidak melanggar peraturan-peraturan CRS, jika ada, yang dikenakan dalam wilayah-wilayah Pihak-Pihak dimana mereka mengendalikan adalah berhak kepada akses berasaskan tidak berat sebelah, berkesan dan tanpa gangguan ke atas pasaran, menyelenggara, mengendali dan menyediakan dengan bebas CRSs mereka kepada agensi-agensi kembara atau syarikat-syarikat kembara dalam wilayah Pihak-Pihak yang satu lagi. Terutama sekali, jika mana-mana syarikat penerbangan dari mana-mana Pihak memilih untuk menyertai CRS yang ditawarkan kepada agen-agen kembara atau syarikat-syarikat kembara dalam wilayah Pihak yang satu lagi, syarikat penerbangan itu hendaklah menyertai CRSs Pihak yang satu lagi itu yang dikendalikan dalam wilayah perbadanannya sepenuhnya seperti yang digunakan dalam sebarang CRS dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu, melainkan ianya boleh menunjukkan bahawa bayaran yang dikenakan oleh CRS bagi penglibatan dalam wilayah perbadanannya yang bukan komersial yang munasabah (bayaran adalah dianggap komersial yang munasabah jika bayaran yang dikenakan kepada syarikat penerbangan kerana penglibatan dalam wilayah perbadanannya oleh mana-mana CRS yang lain yang digunakan oleh agen-agen kembara atau syarikat-syarikat kembara adalah sama atau melebihi yang dikenakan oleh CRS dari Pihak yang satu lagi bagi penyertaan). Syarikat-syarikat penerbangan dan penjual-penjual CRS dari satu Pihak hendaklah tidak berat sebelah terhadap agensi-agensi kembara atau syarikat-syarikat kembara dalam wilayah Pihak itu kerana penggunaan mereka terhadap CRS dari Pihak yang satu lagi.

Perkara 12 Penetapan Harga

Harga-harga bagi pengangkutan udara antarabangsa yang dikendalikan menurut Perjanjian ini tidaklah tertakluk kepada kelulusan mana-mana Pihak, ianya juga tidak dikehendaki untuk dikemukakan kepada mana-mana Pihak, dengan syarat satu Pihak boleh menghendaki harga-harga dikemukakan bagi tujuan maklumat selagi undang-undang Pihak tersebut terus menghendaki sedemikian.

Perkara 13 Perundingan

Tiap-tiap Pihak hendaklah mempunyai hak untuk meminta di adakan perundingan dengan satu atau lebih dari Pihak-Pihak yang lain berhubung dengan pelaksanaan atau penganan Perjanjian ini. Melainkan jika dipersetujui sebaliknya, perundingan-perundingan tersebut hendaklah dimulakan pada tarikh yang seawal-awalnya, tetapi tidak lewat daripada 60 hari dari tarikh Pihak atau Pihak-Pihak yang satu lagi menerima, melalui saluran diplomatik atau yang bersesuaian, suatu permintaan secara bertulis, termasuk penerangan mengenai isu-isu yang akan ditimbulkan. Apabila tarikh bagi perundingan-perundingan telah dipersetujui, Pihak yang membuat permintaan itu hendaklah memaklumkan kesemua Pihak yang lain mengenai perundingan-perundingan dan isu-isu yang akan ditimbulkan. Mana-mana Pihak boleh menghadiri, tertakluk kepada persetujuan Pihak-Pihak yang terlibat dalam perundingan-perundingan itu. Apabila perundingan-perundingan tersebut telah selesai, kesemua Pihak hendaklah dimaklumkan mengenai keputusan tersebut

Perkara 14 Penyelesaian Pertikaian

1. Sebarang pertikaian yang timbul di bawah Perjanjian ini yang tidak dapat diselesaikan melalui pusingan pertama perundingan-perundingan boleh dirujuk kepada beberapa orang atau badan dengan persetujuan Pihak-Pihak yang terlibat untuk mendapatkan keputusan. Sekiranya Pihak-Pihak yang terlibat tidak bersetuju, pertikaian itu hendaklah atas permintaan salah satu Pihak dikemukakan untuk timbangtara bagi Pihak yang satu lagi mengikut prosedur yang dinyatakan di bawah. Pihak yang menghadapkan pertikaian itu kepada timbangtara hendaklah memaklumkan kesemua Pihak yang lain mengenai pertikaian itu pada masa ianya mengemukakan permintaan timbangtara.
2. Timbangtara hendaklah dengan panel yang terdiri daripada tiga orang penimbangtara yang akan ditubuhkan seperti berikut:
 - a dalam masa tiga puluh (30) hari selepas menerima permintaan untuk timbangtara, tiap-tiap Pihak yang bertikai hendaklah menamakan seorang penimbangtara. Dalam masa enam puluh (60) hari setelah kedua-dua penimbangtara ini dinamakan, Pihak-Pihak yang bertikai hendaklah dengan persetujuan melantik penimbangtara yang ketiga, yang akan bertindak sebagai Presiden panel timbangtara;
 - b jika salah satu Pihak yang bertikai gagal menamakan seorang penimbangtara, atau jika penimbangtara yang ketiga tidak dilantik menurut perenggan kecil (a) perenggan ini, salah satu Pihak boleh meminta Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa supaya melantik penimbangtara atau penimbangtara-penimbangtara yang diperlukan itu dalam masa tiga puluh (30) hari. Sekiranya Presiden Majlis itu sama kerakyatannya dengan salah satu Pihak yang bertikai, Naib Presiden yang paling kanan yang tidak hilang kelayakannya atas alasan itu hendaklah membuat lantikan tersebut.
3. Kecuali sebagaimana yang dipersetujui sebaliknya oleh Pihak-Pihak yang bertikai, panel timbangtara hendaklah menentukan had-had bidang kuasanya menurut Perjanjian ini dan

hendaklah menetapkan aturan-aturan prosedurnya sendiri. Panel timbangtara itu, sebaik sahaja ditubuhkan, boleh menyarankan langkah-langkah pelepasan interim sementara menunggu keputusan muktamadnya. Atas arahan panel timbangtara itu atau atas permintaan salah satu Pihak yang bertikai, suatu persidangan mengenai isu-isu yang tepat yang hendak di timbangtara dan prosedur khusus yang akan diikuti hendaklah diadakan pada tarikh yang ditetapkan oleh panel timbangtara, tidak lewat dari lima belas (15) hari selepas penimbangtara yang ketiga telah dilantik. Jika Pihak-Pihak yang bertikai tidak mencapai persetujuan mengenai isu-isu ini, panel timbangtara tersebut hendaklah menentukan isu-isu yang tepat yang hendak di timbangtara dan prosedur-prosedur khusus yang akan diikuti.

4. Kecuali sebagaimana yang dipersetujui sebaliknya oleh Pihak-Pihak yang bertikai atau sebagaimana yang diarahkan oleh panel tersebut, Pihak yang mengadu hendaklah mengemukakan suatu memorandum dalam masa empat puluh lima (45) hari dari masa penimbangtara ketiga di lantik, dan jawapan dari Pihak yang satu lagi hendaklah sampai enam puluh (60) hari selepas Pihak yang mengadu mengemukakan memorandumannya. Pihak yang mengadu boleh mengemukakan rayuan sebagai jawapan dalam tempoh tiga puluh (30) hari setelah dari Pihak yang satu lagi mengirinkan jawapan tersebut dan Pihak yang satu lagi itu boleh mengemukakan rayuan bagi menjawab rayuan Pihak yang mengadu setelah pengirinan rayuan. Panel timbangtara itu hendaklah mengadakan satu pendengaran atas permintaan salah satu Pihak atau atas daya usahanya sendiri dalam masa lima belas (15) hari setelah rayuan yang terakhir di terima.

5. Panel timbangtara tersebut hendaklah berusaha untuk memberikan keputusan bertulis dalam masa tiga puluh (30) hari selepas pendengaran itu selesai atau, sekiranya pendengaran tidak diadakan, selepas tarikh rayuan yang terakhir dihantar. Keputusan majoriti panel timbangtara hendaklah dipakai.

6. Pihak-Pihak yang bertikai boleh mengemukakan permintaan-permintaan untuk penjelasan keputusan tersebut dalam masa lima belas (15) hari selepas ia diberikan dan sebarang penjelasan yang diberikan hendaklah dikeluarkan dalam masa lima belas (15) hari dari tarikh permintaan tersebut.

7. Dalam hal suatu pertikaian yang melibatkan lebih dari dua Pihak, Pihak-Pihak yang berbilang boleh menyertai salah satu atau kedua-dua pihak mengenai prosiding yang dinyatakan dalam Perkara ini. Prosedur-prosedur yang dinyatakan dalam Perkara ini hendaklah dikenakan bagi perkara-perkara berikut kecuali:

- a. berhubung dengan perenggan 2(a), jika Pihak-Pihak dari setiap pihak yang bertikai sama-sama menamakan seorang penimbangtara;
- b. berhubung dengan perenggan 2(b), jika Pihak-Pihak dari satu pihak yang bertikai gagal menamakan seorang penimbangtara dalam tempoh yang dibenarkan, Pihak atau Pihak-Pihak dari Pihak yang bertikai yang satu lagi boleh menggunakan prosedur-prosedur dalam perenggan 2(b) untuk menjamin perlantikan seorang penimbangtara; dan
- c. berhubung dengan perenggan-perenggan 3, 4, dan 6, tiap-tiap Pihak dari salah satu pihak

yang bertikai mempunyai hak untuk mengambil tindakan yang disediakan kepada satu Pihak.

8. Mana-mana Pihak yang lain yang terjejas secara langsung dengan pertikaian tersebut mempunyai hak untuk campurtangan dalam prosiding, di bawah syarat-syarat yang berikut:
 - a. satu Pihak yang berhasrat untuk campur tangan hendaklah mengemukakan satu kenyataan bagi maksud itu kepada panel timbangtara tidak lewat dari sepuluh (10) hari setelah penimbangtara yang ketiga dinamakan.
 - b. panel timbangtara hendaklah memaklumkan Pihak-Pihak yang bertikai mengenai sebarang pengisytiharan tersebut, dan tiap-tiap Pihak-Pihak yang bertikai mempunyai tiga puluh (30) hari dari tarikh pemberitahuan di hantar kepada panel timbangtara untuk mengemukakan sebarang bantahan terhadap campurtangan di bawah perenggan ini. Panel timbangtara hendaklah membuat keputusan dalam masa lima belas (15) hari setelah tarikh bantahan itu diterima mengenai kebenaran sebarang campurtangan;
 - c. jika panel timbangtara membuat keputusan untuk membenarkan campurtangan, Pihak yang campurtangan hendaklah memaklumkan kesemua Pihak yang lain kepada Perjanjian ini mengenai campurtangan itu, dan panel timbangtara hendaklah mengambil langkah-langkah yang perlu untuk membuat dokumen-dokumen mengenai perkara tersebut boleh diperolehi kepada Pihak yang campurtangan, yang akan mengemukakan rayuan-rayuan dalam bentuk dan dalam masa terhad yang akan ditetapkan oleh panel timbangtara, dalam tempoh jadual yang dinyatakan dalam perenggan 4 dari Perkara ini setakat yang praktis, dan boleh ikut serta dalam mana-mana prosiding seterusnya; dan
 - d. keputusan panel timbangtara akan mengikat sama Pihak yang campurtangan.
9. Kesemua Pihak yang bertikai, termasuk Pihak-Pihak yang campurtangan, hendaklah, setakat mana yang selaras dengan undang-undang mereka, menguatkuasakan sepenuhnya sebarang keputusan atau award panel timbangtara.
10. Panel timbangtara hendaklah menghantar salinan-salinan keputusannya atau award kepada Pihak-Pihak yang bertikai, termasuk mana-mana Pihak yang campurtangan. Panel timbangtara hendaklah memberikan salinan keputusan atau award kepada Depositari, dengan syarat layanan yang bersesuaian hendaklah diberikan kepada maklumat sulit perdagangan.
11. Perbelanjaan panel timbangtara, termasuk bayaran dan perbelanjaan penimbangtara-penimbangtara, hendaklah dibahagi sama rata oleh Pihak-Pihak yang bertikai, termasuk Pihak-Pihak yang campurtangan. Sebarang perbelanjaan yang dibuat oleh Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa berkenaan dengan prosedur-prosedur perenggan (2) (b) dari Perkara ini hendaklah dianggap sebagai sebahagian daripada perbelanjaan panel timbangtara.

Perkara 15
Hubungan dengan Perjanjian-Perjanjian Lain

Dengan berkuatkuasa Perjanjian diantara satu Pihak dan mana-mana Pihak yang lain, sebarang perjanjian dua hala mengenai pengangkutan udara yang ada diantara mereka pada masa berkuatkuasanya hendaklah digantungkan dan terus tergantung selagi Perjanjian ini masih berkuatkuasa diantara mereka.

Perkara 16
Hubungan kepada Tambahan

Tambahan adalah bahagian yang penting kepada Perjanjian ini dan, melainkan diperuntukan sebaliknya, suatu rujukan kepada Perjanjian ini termasuk suatu rujukan kepada Tambahan yang berkaitan dengannya.

Perkara 17
Pindaan

1. Mana-mana Pihak yang mencadangkan pindaan kepada Perjanjian ini boleh mengemukakan cadangan pindaan kepada Depositari. Setelah menerima cadangan tersebut, Depositari hendaklah mengemukakan cadangan tersebut kepada Pihak-Pihak lain melalui saluran diplomatik atau yang bersesuaian.
2. Perjanjian ini boleh dibuat pindaan menurut prosedur-prosedur yang berikut:
 - a. jika dipersetujui oleh sekurang-kurangnya majoriti kecil dari kesemua Pihak pada tarikh cadangan pindaan itu, perundingan-perundingan hendaklah diadakan untuk menimbangkan cadangan itu;
 - b. melainkan jika dipersetujui sebaliknya, Pihak yang mencadangkan pindaan itu hendaklah menjadi tuan rumah kepada perundingan-perundingan, yang akan bermula tidak lebih dari sembilan puluh (90) hari setelah persetujuan dicapai untuk mengadakan perundingan-perundingan tersebut. Kesemua Pihak mempunyai hak untuk menyertai perundingan;
 - c. jika diterima pakai oleh sekurang-kurangnya majoriti kecil dari Pihak-Pihak yang menghadiri perundingan-perundingan tersebut, pihak Depositari hendaklah kemudiannya menyediakan dan menghantar salinan pindaan yang disahkan kepada Pihak-Pihak bagi persetujuan mereka;
 - d. sebarang pindaan hendaklah mula berkuatkuasa, diantara Pihak-Pihak yang bersetuju, tiga puluh (30) hari berikutan dari tarikh Depositari telah menerima notis secara bertulis mengenai persetujuan daripada majoriti kecil dari Pihak-Pihak tersebut; dan
 - e. berikutan dari berkuatkuasanya pindaan tersebut, ianya hendaklah berkuatkuasa bagi

mana-mana Pihak tiga puluh (30) hari dari tarikh Depositari menerima notis persetujuan secara bertulis dari Pihak tersebut;

3. Sebagai ganti kepada prosedur-prosedur yang dinyatakan dalam perenggan 2, Perjanjian boleh dipinda menurut prosedur-prosedur yang berikut:

- a. jika semua Pihak pada masa cadangan pindaan itu memberikan notis bertulis melalui saluran diplomatik atau yang bersesuaian kepada Pihak yang mencadangkan pindaan itu mengenai persetujuan penerimaan, Pihak yang mencadangkan pindaan itu hendaklah memaklumkan kepada Depositari, yang kemudiannya akan menyediakan dan menghadapkan salinan pindaan yang disahkan kepada kesemua Pihak bagi persetujuan mereka; dan
- b. suatu pindaan yang diterima-pakai hendaklah mula berkuatkuasa bagi kesemua Pihak tiga puluh (30) hari dari tarikh Depositari menerima pemberitahuan secara bertulis mengenai persetujuan dari kesemua Pihak.

Perkara 18 Penarikan Balik

Sesebelah Pihak boleh menarik balik dari Perjanjian ini dengan memberikan notis secara bertulis mengenai penarikan balik kepada Depositari. Penarikan balik tersebut hendaklah berkuatkuasa dua belas (12) bulan selepas Depositari menerima notis, melainkan Pihak itu menarik balik notisnya melalui perhubungan secara bertulis kepada Depositari sebelum tempoh 12 bulan berakhir.

Perkara 19 Tanggungjawab Depositari

1. Salinan asal Perjanjian ini hendaklah disimpan dengan Kerajaan New Zealand, yang dengan ini ditetapkan sebagai Depositari kepada Perjanjian ini.
2. Depositari hendaklah menghantar salinan-salinan Perjanjian ini yang disahkan dan sebarang pindaan atau protokol kepada penandatanganan-penandatanganan dan negara-negara yang menyetujui dan kesemua anggota ekonomi APEC yang telah bersetuju untuk terikat dengan Perjanjian ini menurut Tambahan.
3. Depositari hendaklah memaklumkan kesemua penandatanganan-penandatanganan dan Negara yang menyetujui dan kesemua anggota ekonomi APEC yang bersetuju untuk terikat dengan Perjanjian ini menurut Tambahan:
 - a. pemberitahuan persetujuan untuk terikat dengan Perjanjian ini dan sebarang pindaan menurut Perkara-Perkara 20 dan 17, dan instrumen-instrumen anggota ekonomi APEC yang menyatakan persetujuan mereka untuk terikat dengan Perjanjian ini menurut Tambahan atau

persetujuan mereka bagi sebarang pindaan menurut Perkara 17;

- b. tarikh masing-masing dimana Perjanjian ini mula berkuatkuasa menurut Perkara 20, perenggan-perenggan 2, 3, 4 dan 6, dan tarikh masing-masing dimana hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang terhurai dalam perenggan 2 dari Tambahan mula berkuatkuasa berikutan penyimpanan instrumen bertulis oleh anggota ekonomi APEC menurut perenggan 1 dari Tambahan.
 - c. pemberitahuan mengenai ketidak penenaan Perjanjian yang diterima menurut Perkara 20, perenggan 5;
 - d. sebarang pemberitahuan penarikan balik yang diterima menurut Perkara 18;
 - e. panggilan perundingan-perundingan bagi menimbangkan pindaan-pindaan menurut Perkara 17, perenggan 2(a);
 - f. tarikh masing-masing dimana pindaan mula berkuatkuasa menurut Perkara 17, perenggan-perenggan 2(d), 2 (e) dan 3 (b); dan
 - g. pemberitahuan-pemberitahuan yang diterima menurut Perkara 4, perenggan 3 dan Perkara 7, perenggan 7.
4. Berikutan dengan berkuatkuasa Perjanjian ini, Depositari hendaklah menghantar salinan Perjanjian ini yang disahkan benar kepada Setiausaha Agung Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu bagi didaftarkan dan disiarkan menurut Perkara 102 dari Piagam Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu dan kepada Setiausaha Agung Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa menurut Perkara 83 dari Konvensyen. Depositari hendaklah juga menghantar salinan-salinan sebarang pindaan yang disahkan benar yang berkuatkuasa.
 5. Depositari hendaklah memelihara pemusatan pendaftaran penetapan-penetapan syarikat penerbangan dan kebenaran pengendalian menurut Perkara 3, perenggan-perenggan 1 dan 4 dari Perjanjian ini.
 6. Depositari hendaklah bersedia memberikan kepada Pihak-Pihak salinan-salinan sebarang keputusan timbangtara atau award yang dikeluarkan dibawah Perkara 14 dari Perjanjian ini.

Perkara 20 Mula Berkuatkuasa

1. Perjanjian ini hendaklah terbuka untuk ditandatangani oleh Negara Brunei Darussalam, Chile, New Zealand, Singapura, dan Amerika Syarikat.
2. Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh keempat-empat Negara yang dinyatakan di perenggan 1 Perkara ini telah menurunkan tandatangan yang tidak tertakluk kepada

pengesahan, persetujuan atau kelulusan, atau telah memberikannya kepada Depositari suatu suratcara bagi pengesahan, persetujuan atau kelulusan. Penandatanganan-penandatanganan kepada Perjanjian ini boleh membenarkan perkhidmatan-perkhidmatan yang selaras dengan syarat-syarat Perjanjian setelah penandatanganan sementara menunggu penguatkuasaan Perjanjian berkaitan dengan kesemua Negara yang dinyatakan dalam perenggan 1 dari Perkara ini.

3. Setelah Perjanjian ini berjalan kuatkuasanya menurut perenggan 2 dari Perkara ini, ia hendaklah berkuatkuasa bagi satu penandatanganan yang selebihnya pada tarikh Depositari menerima suratcara pengesahan, persetujuan atau kelulusan dari penandatanganan berkenaan.


4. Setelah Perjanjian ini berjalan kuatkuasanya menurut perenggan 2 dari Perkara ini, mana-mana Negara yang menjadi Pihak kepada Konvensyen-Konvensyen keselamatan penerbangan yang disenaraikan dalam Perkara 7, perenggan 1 boleh menyatakan persetujuan kepada Perjanjian ini dengan menghantar suatu suratcara penyetujuan kepada Depositari.

5. Perjanjian ini hendaklah tidak dikenakan diantara Negara yang menyetujui atau seseorang anggota ekonomi APEC yang bersetuju untuk terikat dengan Perjanjian ini mengikut Tambahan dan mana-mana Pihak dari Perjanjian ini atau anggota ekonomi APEC dimana, dalam tempoh sembilan puluh (90) hari dari tarikh pemberitahuan Depositari kepada Pihak-Pihak mengenai penyimpanan suratcara penyetujuan atau suratcara bertulis yang menyatakan persetujuannya untuk terikat, memaklumkan Depositari secara bertulis bahawa ia tidak dikenakan diantara Pihak tersebut atau anggota ekonomi APEC dan Negara yang menyetujui atau anggota ekonomi APEC. Mana-mana penandatanganan yang menyuarakan keizinan mereka untuk terikat setelah Perjanjian ini berjalan kuatkuasanya menurut perenggan 2 dari Perkara ini, menyatakan persetujuannya untuk terikat, bolehlah memaklumkan Depositari secara bertulis bahawa Perjanjian ini tidak dikenakan diantara penandatanganan dan mana-mana negara yang menyetujui dengan Perjanjian ini, atau mana-mana anggota ekonomi APEC yang bersetuju untuk terikat dengan Perjanjian ini menurut Tambahan, sebelum Perjanjian ini berjalan kuatkuasanya bagi penandatanganan tersebut.

6. Perjanjian ini hendaklah berjalan kuatkuasanya diantara Negara yang menyetujui dan kesemua Pihak selain daripada mereka yang, menurut perenggan 5 dari Perkara ini, telah memaklumkan Depositari bagi ketidak penerapan Perjanjian ini, pada hari ketiga puluh (30) selepas tamat tempoh sembilan puluh (90) hari yang disebutkan dalam perenggan 5 dari Perkara ini.

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

FOR BRUNEI DARUSSALAM:
BAGI PIHAK NEGARA BRUNEI DARUSSALAM:
POR BRUNEI DARUSSALAM:



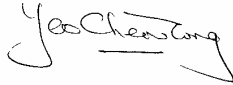
FOR THE REPUBLIC OF CHILE:
BAGI PIHAK REPUBLIK CHILE:
POR LA REPUBLICA DE CHILE:



FOR NEW ZEALAND:
BAGI PIHAK NEW ZEALAND:
POR NUEVA ZELANDIA:



FOR THE REPUBLIC OF SINGAPORE:
BAGI PIHAK REPUBLIK SINGAPURA:
POR LA REPUBLICA DE SINGAPUR:



FOR THE UNITED STATES OF AMERICA:
BAGI PIHAK AMERIKA SERIKAT:
POR LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA:



[MALAY TEXT – TEXTE MALAIS]

LAMPIRAN

Australia
Negara Brunei Darussalam
Kanada
Chile
Republik Rakyat China
Hong Kong, China
Indonesia
Jepun
Korea
Malaysia
Mexico
New Zealand
Papua New Guinea
Peru
Filipina
Russia
Singapura
Chinese Taipei
Thailand
Amerika Syarikat
Vietnam

TAMBAHAN

1. Setelah berjalan kuatkuasa Perjanjian ini, mana-mana anggota ekonomi dari forum Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik ("anggota ekonomi APEC") seperti yang tersenarai dalam lampiran kepada Tambahan ini boleh, dengan suratcara bertulis yang dihantar kepada Depositari, memberi persetujuan untuk terikat dengan Perjanjian ini jika ia memenuhi kriteria-kriteria yang berikut:
 - a. ia tidak berupaya untuk menerima dibawah syarat-syarat Perkara 20 Perjanjian ini; dan
 - b. ia bersetuju untuk terikat dengan konvensyen-konvensyen keselamatan penerbangan yang tersenarai dalam Perkara 7, perenggan 1 dari Perjanjian ini atau konvensyen-konvensyen berkenaan yang dikenakan sebaliknya.
2. Mana-mana anggota ekonomi APEC yang bersetuju untuk terikat dengan Perjanjian ini sebagaimana yang diperuntukkan dalam perenggan 1 hendaklah, dalam hubungannya dengan semua Pihak (selain dari mereka di mana Perjanjian ini tidak dipakai menurut pemberitahuan ketidak pengenaan Perjanjian di bawah Perkara 20, perenggan 5), mempunyai kesemua hak dan kewajipan yang diperuntukan kepada Pihak-Pihak dibawah Perjanjian ini. Sesebelah Pihak (selain dari mereka dimana Perjanjian ini tidak dipakai menurut pemberitahuan bagi ketidak pengenaan Perjanjian dibawah Perkara 20, perenggan 5) hendaklah, dalam hubungannya dengan anggota ekonomi APEC tersebut, mempunyai kesemua hak dan kewajipan yang diperuntukan bagi Pihak-Pihak dibawah Perjanjian ini. Hak-hak dan kewajipan-kewajipan yang dinyatakan dalam perenggan ini hendaklah mula berkuatkuasa pada hari ke tiga puluh (30) selepas tamat tempoh sembilan puluh (90) hari yang disebutkan dalam perenggan 5 Perkara 20.