

No. 41343

**Canada
and
Malaysia**

**Agreement between the Government of Canada and the Government of Malaysia on
air transport (with annex). Kuala Lumpur, 18 January 1996**

Entry into force: *18 January 1996 by signature, in accordance with article XXV*

Authentic texts: *English, French and Malay*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Canada, 2 May 2005*

**Canada
et
Malaisie**

**Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la Malaisie sur le
transport aérien (avec annexe). Kuala Lumpur, 18 janvier 1996**

Entrée en vigueur : *18 janvier 1996 par signature, conformément à l'article XXV*

Textes authentiques : *anglais, français et malais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Canada, 2 mai 2005*

[ENGLISH TEXT - TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE
GOVERNMENT OF MALAYSIA ON AIR TRANSPORT

The Government of Canada and the Government of Malaysia, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

Desiring to conclude an agreement on air transport, supplementary to the said Convention;

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of Canada, the Minister of Transport and the National Transportation Agency of Canada or any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities; and in the case of Malaysia, the Minister of Transport and any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;

(b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;

(c) "Agreement" means this Agreement, any Annex attached thereto, and any amendments to the Agreement or to any Annex;

(d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(e) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles IV and V of this Agreement;

(f) "Tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with air transportation, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail; and

(g) "Territory", "Air services", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

Article II. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline or airlines designated by that other Contracting Party:

- (a) the right to fly without landing across its territory;
- (b) the right to land in its territory for non-traffic purposes; and

(c) to the extent permitted in this Agreement, the right to make stops in its territory on the routes specified in this Agreement for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article IV of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1(a) and (b) of this Article.

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

Article III. Change of Aircraft

1. A designated airline of one Contracting Party may make a change of aircraft in the territory of the other Contracting Party or at an intermediate point in third countries on the routes specified in this Agreement under the following conditions:

(a) that the change of aircraft is justified by reason of economy of operation;

(b) that the aircraft used on the sector of the route more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline shall operate in connection with the agreed service provided with the aircraft used on the nearer sector and shall be scheduled so to do;

(c) that there is an adequate volume of through traffic;

(d) that the airline shall not hold itself out, directly or indirectly and whether in timetables, computer reservation systems, fare quote systems or advertisements, or by other like means, as providing any service other than the agreed service on the relevant specified routes;

(e) that, where an agreed service includes a change of aircraft, this fact is shown in all timetables, computer reservation systems, fare quote systems, advertisements and other like means of holding out the service;

(f) that, where a change of aircraft is made in the territory of the other Contracting Party, the number of outgoing flights shall not exceed the number of incoming flights, unless otherwise authorized by the aeronautical authorities of that other Contracting Party or specifically provided for in this Agreement; and

(g) that all operations involving change of aircraft shall be conducted in conformity with Article XI of this Agreement.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect the right of an airline to change aircraft in the territory of the Contracting Party designating that airline.

Article IV. Designation

Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate the agreed services for such a Contracting Party and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.

Article V. Authorization

1. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to Article IV of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, consistent with the laws and regulations of that Contracting Party, grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the designated airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement, in particular, that tariffs are established in accordance with the provisions of Article XIV of this Agreement.

Article VI. Withholding. Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article V of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

(a) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party granting the rights;

(b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights;

(c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; and

(d) in the event that the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article VIII and Article IX of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires immediate action under this Article, Article VIII or Article IX, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article XVIII of this Agreement.

Article VII. Application of Laws

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers and cargo, including mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

Article VIII. Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article XVIII of this Agreement with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and shall take appropriate corrective action. In the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time, the provisions of Article VI shall apply.

Article IX. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

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

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

6. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

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

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article VI of this Agreement.

Article X. Use of Airports and Aviation Facilities

1. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are available shall be provided without preference to any airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

2. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services shall be just, reasonable and not unjustly discriminatory. Any such fees and charges shall be assessed on an airline of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the fees or charges are imposed.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, or through airlines' representative organizations. Reasonable notice shall be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

Article XI. Capacity

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

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

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

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) the economical requirements of through airline operations.

4. Capacity of the services to be operated in excess of the capacity entitlements set out in this Agreement or agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties under paragraph 5 of this Article, may from time to time be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties, subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. In the absence of agreement between the designated airlines, the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties, which will endeavour to resolve the problem. If the aeronautical authorities fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity, including variations by International Air Transport Association (IATA) seasons, previously agreed and approved to be provided.

5. Any changes to capacity operated shall not constitute a change in capacity entitlements unless agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article XII. Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause their designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services and related to the traffic carried by its designated airlines on the routes specified in this Agreement, showing the initial origins and final destinations of the traffic.

Article XIII. Customs Duties and Other Charges

1. Each Contracting Party shall, to the fullest extent possible under its national law and on a basis of reciprocity, exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of that airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) retained on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; and

(c) taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article XIV. Tariffs

1. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and, where it is deemed suitable, the tariffs of the other airlines for any part of the specified route.

2. Any of the designated airlines may consult together about tariff proposals, but shall not be required to do so before filing a proposed tariff. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall not accept a filing unless the designated airline making such filing gives an assurance that it has informed the other designated airlines of the proposed tariffs.

3. The tariffs shall be submitted by the airlines to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities. If within forty-five (45) days from the date of receipt the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff. In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than forty-five (45) days.

4. If a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held in accordance with Article XVIII of this Agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XX of this Agreement.

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

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

7. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt where required, to reach an agreement. If within a period of ninety (90) days from the date of receipt of such notification, a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this Article shall apply.

8. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to match on routes between the territories of the two Contracting Parties any tariff which is a publicly available lawful tariff on scheduled services of another carrier on a basis which would not necessarily be identical but would be broadly equivalent. The tariffs of a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and points in third countries, can, for the same class of service, match but shall not be lower or their conditions less restrictive than the tariffs of any scheduled airline of the other Contracting Party. In all cases of matching, tariff filing shall include satisfactory evidence of the availability of the tariffs which are being matched and of the consistency of matching with the requirements of this Article.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that:

- (a) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted or approved by both aeronautical authorities; and
- (b) no airline rebates any portion of such tariffs by any means.

Article XV. Sales and Transfer of Funds

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries.

2. To the extent permitted by national laws and on a non-discriminatory basis, each designated airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, funds obtained in the normal course of its operations, and such conversion and remittance shall be permitted without restrictions.

Article XVI. Taxation

The Contracting Parties shall act in accordance with the provisions of Article VIII of the Agreement between the Government of Canada and the Government of Malaysia for

the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with Respect to Taxes on Income, signed at Ottawa on October 15, 1976, and any amendments thereto, in respect of the operation of aircraft in international traffic.

Article XVII. Airline Representatives

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations:

(a) each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article; and

(b) both Contracting Parties shall facilitate and expedite the issuance of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

Article XVIII. Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article XIX. Modification of Agreement

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of this Agreement, it may at any time request consultations with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of such request.

2. Any modification to this Agreement if agreed between the Contracting Parties shall enter into force after they have been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

Article XX. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation under the provision of paragraph 1 of this Article, they shall endeavour to settle the dispute through diplomatic channels.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground, shall make the appointment. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

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

5. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

6. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article XXI. Registration with ICAO

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

Article XXII. Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article XVIII of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

Article XXIII. Titles

Titles used in this Agreement are for reference purposes only.

Article XXIV. Termination

Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement, such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XXV. Entry into Force

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

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

Done in duplicate at Kuala Lumpur, Malaysia, on this 18th day of January, 1996, in the English, French and Malay languages, each version being equally authentic.

For the Government of Canada:

ROY MACLAREN

For the Government of Malaysia:

LING LONG SIK

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated in both directions by the designated airline(s) of Malaysia:

A. Points of departure	B. Intermediate point	C. Destination point in Canada
Any point or points in Malaysia	Taipei	Vancouver

Notes:

1. Pursuant to Article XI, the airline(s) designated by Malaysia shall be entitled to operate a total of two flights per week in each direction with own equipment of any type.
2. No traffic may be taken on board at the point in Column C to be set down at the point in Column B and vice-versa.
3. The intermediate point may be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Malaysia.
4. Intransit rights shall be available at Taipei only.
5. In providing and holding out transportation on its licensed routings, a designated airline of Malaysia may enter into cooperative arrangements for the purpose of blocking space and selling transportation under its own code on the flights of the designated airline of Canada, subject to the regulatory requirements normally applied by aeronautical authorities to such arrangements.
6. Notwithstanding note 1 above, pursuant to the cooperative arrangement between a designated airline of each country, the designated airline of Malaysia shall be entitled to block-space and code-share on up to seven flights per week in each direction on the agreed routes. The capacity made available under such an arrangement to the designated airline of Malaysia for the transportation of traffic between its home country and an intermediate point in a third country may be held out under its own code or, at its option, under the code of the airline of that third country.
7. Additional capacity may be agreed to in conformity with the provisions of Article XI.

Section II

Routes to be operated in both directions by the designated airline(s) of Canada:

A. Points of departure	B. Intermediate point	C. Destination point in Malaysia
Any point or points in Canada	Taipei	Kuala Lumpur

Notes:

1. Pursuant to Article XI, the airline(s) designated by Canada shall be entitled to operate a total of two flights per week in each direction with own equipment of any type.
2. No traffic may be taken on board at the point in Column C to be set down at the point in Column B and vice-versa.
3. The intermediate point may be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Canada.
4. Intransit rights shall be available at Taipei only.
5. In providing and holding out transportation on its licensed routings, a designated airline of Canada may enter into cooperative arrangements for the purpose of blocking space and selling transportation under its own code on the flights of the designated airline of Malaysia, subject to the regulatory requirements normally applied by aeronautical authorities to such arrangements.
6. Notwithstanding note 1 above, pursuant to the cooperative arrangement between a designated airline of each country, the designated airline of Canada shall be entitled to block-space and code-share on up to seven flights per week in each direction on the agreed routes. The capacity made available under such an arrangement to the designated airline of Canada for the transportation of traffic between its home country and an intermediate point in a third country may be held out under its own code or, at its option, under the code of the airline of that third country.
7. Additional capacity may be agreed to in conformity with the provisions of Article XI.

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA MALAISIE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la Malaisie, l'un ou l'autre appelé ci-après "Partie",

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

Désirant conclure, en complément de cette Convention, un accord de services aériens,
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Sauf dispositions contraires, les définitions qui suivent s'appliquent au présent Accord :

a) "Accord": le présent Accord et toute Annexe qui y est jointe ainsi que toute modification qui peut leur être apportée;

b) "Autorités aéronautiques" : dans le cas du Canada, le ministre des Transports, l'Office national des transports du Canada et toute personne habilitée à exercer les fonctions de ces autorités, et, dans le cas de la Malaisie, le ministre des Transports ou toute personne ou organisme habilité à exercer les fonctions exercées par celui-ci en ce moment ou des fonctions semblables;

c) "Convention" : la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée aux termes de l'article 90 de cette Convention et toute modification aux Annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94, pourvu que ces annexes et modifications aient été agréées par les deux Parties;

d) "Entreprise de transport aérien désignée" : une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux Articles IV et V du présent Accord;

e) "Services convenus" : les services aériens réguliers pour le transport des passagers et des marchandises, y compris du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées dans le présent Accord;

f) "Tarifs" : le prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises ainsi que les conditions applicables à ces prix, y compris les prix et conditions pour les autres services assurés par le transporteur dans le cadre du transport aérien, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions touchant le transport du courrier;

g) "Territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens qui leur est attribué aux articles 2 et 96 de la Convention.

Article II. Octroi des droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie :

- a) survoler son territoire sans y atterrir;
- b) faire des escales non commerciales sur son territoire;
- c) dans la mesure constatée au présent Accord, faire des escales sur son territoire dans l'exploitation des routes spécifiées au présent Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie, autres que celles désignées conformément à l'Article IV du présent Accord, jouissent également des droits spécifiés aux alinéas l a) et b) du présent Article.

3. Les dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne sont réputées conférer à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties aucun privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, en un autre point de ce territoire.

Article III. Rupture de charge

[1.] Une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie ne peut effectuer une rupture de charge sur la route spécifiée au présent Accord dans le territoire de l'autre Partie ou en un point intermédiaire dans un pays tiers, qu'aux conditions suivantes :

- a) la rupture de charge est justifiée pour des raisons de rentabilité;
- b) l'aéronef assurant le service dans la section de la route la plus éloignée du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien assure le service en correspondance avec le service convenu fourni par l'aéronef desservant la section la plus proche et son horaire est prévu en conséquence;
- c) le volume de trafic en parcours direct est suffisant;
- d) l'entreprise de transport aérien ne peut offrir, directement ou indirectement et que ce soit par l'intermédiaire d'horaires, de systèmes informatisés de réservations, de systèmes de calculs de tarifs, de moyens publicitaires ou autres moyens semblables, d'autres services que les services convenus sur les routes spécifiées;
- e) toute rupture de charge d'un service convenu est indiquée dans tous les horaires, systèmes informatisés de réservations, systèmes de calculs de tarifs, moyens de publicité ou autres moyens semblables visant à offrir ce service;
- f) en cas de rupture de charge dans le territoire de l'autre Partie, le nombre de vols de départ ne doit pas être supérieur au nombre de vols d'arrivée, à moins que ce ne soit prévu expressément au présent Accord ou que les autorités aéronautiques de l'autre Partie n'aient donné leur autorisation;

g) les dispositions de l'Article XI du présent Accord s'appliquent à toutes les opérations relatives aux ruptures de charge.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent Article ne modifient pas le droit qu'a une entreprise de transport aérien de procéder à une rupture de charge dans le territoire de la Partie qui a désigné cette entreprise.

Article IV. Désignation

Chaque Partie a le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus pour elle, de retirer cette désignation ou de substituer une entreprise de transport aérien à une autre déjà désignée.

Article V. Autorisation

1. Après réception d'un avis de désignation ou de substitution délivré par l'une des Parties aux termes de l'Article IV du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie accordent sans délai, conformément aux lois et règlements de cette dernière, à toute entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Sur réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien désignée peut commencer en tout temps à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à la condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord, notamment que les tarifs soient établis conformément aux dispositions de l'Article XIV du présent Accord.

Article VI. Mise en attente, révocation et limitation de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques d'une Partie ont le droit de retenir, de révoquer ou de suspendre, ou d'assortir de conditions, de façon temporaire ou permanente, les autorisations visées à l'Article V du présent Accord à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie, dans les cas suivants :

a) l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie qui a accordé les droits en question;

b) l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et aux règlements de la Partie qui a accordé les droits en question;

c) la preuve n'a pas été faite à la satisfaction de ces autorités qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont détenus par la Partie qui a désigné l'entreprise ou par ses ressortissants;

d) l'autre Partie ne maintient pas et n'applique pas les normes établies aux Articles VIII et IX du présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher les infractions aux lois et règlements visés ci-dessus ou à moins que la sécurité n'exige des mesures immédiates en application du présent Article et des Articles VIII et IX, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent Article ne sont exercés qu'après consultations

avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie, conformément à l'Article XVIII du présent Accord.

Article VII. Droit applicable

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties se conformeront, à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur du territoire de l'autre Partie, aux lois, règlements et pratiques de celle-ci régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties relatifs aux formalités d'entrée, de contrôle de passagers, de transit, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine sont respectés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, par leurs équipages et passagers, ou en leur nom, et pour les marchandises, y compris le courrier, que ce soit en transit, à l'entrée, à la sortie ou durant leur séjour à l'intérieur du territoire de cette Partie.

3. Dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la quarantaine et autres questions semblables, aucune Partie n'accorde de préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie exploitant des services aériens internationaux semblables.

Article VIII. Reconnaissance des certificats et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par une Partie et encore en vigueur sont reconnus par l'autre Partie valides pour l'exploitation des services convenus à la condition que ces certificats, brevets ou licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats ou licences visés au paragraphe 1, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus permettent une dérogation aux normes établies aux termes de la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie, conformément à l'Article XVIII du présent Accord, afin de clarifier la pratique en question.

3. Chaque Partie peut demander des consultations au sujet des normes de sécurité maintenues par l'autre Partie à l'égard des installations aéronautiques, des équipages aériens, des aéronefs et de l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie conclut que l'autre Partie ne maintient pas ou n'applique pas véritablement dans ce domaine des normes et des exigences de sécurité au moins équivalentes aux normes minimales qui peuvent être adoptées conformément à la Conven-

tion, elle donne note à l'autre Partie de ces conclusions et des mesures considérées nécessaires pour respecter ces normes minimales et cette dernière doit procéder aux corrections nécessaires; si elle ne le fait pas dans un délai raisonnable, les dispositions de l'Article VI deviennent applicables.

Article IX . Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties conviennent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et aux dispositions de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation auxquelles elles sont tenues de se conformer.

3. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute menace pour la sécurité de l'aviation civile.

4. Dans la mesure applicable, les Parties se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité aérienne.

5. Chaque Partie convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 4 et prescrites par l'autre Partie pour l'entrée, la sortie ou le séjour à l'intérieur du territoire de cette autre Partie. Chaque Partie veille à ce que soient effectivement appliquées sur son territoire des mesures adéquates pour assurer la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, des équipages, des bagages de cabine, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

6. Chaque Partie convient d'examiner avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie pour que des mesures spéciales et raisonnables de sécurité soient prises pour faire face à une menace en particulier.

7. Chaque Partie convient aussi d'examiner avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie visant la conclusion d'ententes administratives réciproques en vertu desquelles les autorités aéronautiques de l'une des Parties peuvent évaluer, dans le territoire de l'autre Partie, les mesures de sécurité prises par les exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les vols à destination du territoire de la première Partie.

8. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et autres mesures appropriées visant à mettre fin rapidement et sans danger à la capture ou à la menace.

9. Une Partie qui a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie déroge aux dispositions du présent Article peut demander la tenue immédiate de consultations avec l'autre Partie. Le défaut de conclure une entente satisfaisante justifie l'application de l'Article VI du présent Accord.

Article X. Utilisation des aéroports et autres installations

1. Chaque Partie doit permettre l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et de sécurité aérienne ainsi que des installations et services connexes disponibles, sans accorder de préférence à aucune entreprise de transport aérien au détriment d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie engagée dans l'exploitation de services aériens internationaux semblables.

2. L'établissement et la perception des droits et des frais exigés sur le territoire de l'une des Parties à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie pour l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation, de navigation et de sécurité aériennes ainsi que des installations et services connexes doivent être justes et raisonnables, et ne doivent pas être injustement discriminatoires. Aucune Partie ne doit établir de tels frais et droits pour une entreprise de transport aérien de l'autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à une entreprise de transport aérien exploitant des services aériens internationaux semblables au moment où ces frais et droits sont imposés.

3. Chaque Partie encourage la tenue de consultations entre ses autorités taxatrices compétentes et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et les installations, directement ou par l'entremise des organismes représentant les entreprises de transport aérien. Un préavis raisonnable de toute modification des droits d'usagers envisagée est donné aux usagers afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que la modification ne soit apportée.

Article XI. Capacité de transport

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties ont des chances égales et justes d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties tiennent compte des intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, de façon à ne pas nuire indûment à la bonne marche des services que celle-ci assure pour la même route, en totalité ou en partie.

3. Les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées des Parties doivent être étroitement axés sur les besoins du public en matière de transport sur les routes

spécifiées et viser principalement à offrir, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination des territoires des Parties qui ont désigné ces entreprises de transport aérien. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués, ou chargés, et débarqués sur des routes spécifiées en des points situés sur les territoires d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien doit être assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être établie en fonction :

- a) des exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien;
- b) des exigences du trafic dans la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport aérien des États de la région;
- c) des exigences économiques des opérations de transit aérien.

4. Sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des Parties, les entreprises de transport aérien désignées des Parties peuvent convenir de la capacité des services à assurer en plus des droits de capacité établis au présent Accord ou convenus entre les autorités aéronautiques des deux Parties en vertu du paragraphe 5 du présent Article. S'il n'y a pas accord entre les entreprises de transport aérien désignées, la question est renvoyée aux autorités aéronautiques des Parties, qui s'efforcent de régler le problème. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à une entente quant à la capacité à assurer pour les services convenus, la capacité qui peut être assurée par les entreprises de transport aérien désignées des Parties ne doit pas dépasser la capacité totale qu'il a déjà été convenu et approuvé d'assurer, y compris les variations selon les saisons établies par l'Association du transport aérien international (ATAI).

5. À moins d'une entente à ce sujet entre les autorités aéronautiques des Parties, aucune modification à la capacité d'opération ne constitue une modification aux droits de capacité.

Article XII. Relevés statistiques

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties fournissent, ou obtiennent que leurs entreprises de transport aérien désignées fournissent, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, des relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis pour un examen de l'exploitation des services convenus concernant le trafic exploité par leurs entreprises de transport aérien désignées sur les routes spécifiées au présent Accord et montrant les points d'origine réelle et de destination finale de ce trafic.

Article XIII. Droite de douane et autres frais

1. Dans toute la mesure où la législation nationale le permet et sur une base de réciprocité, chaque Partie exempte l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, les carburants, les

huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente en quantité limitée aux passagers durant le vol), et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de cette entreprise.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article, qu'ils soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie qui accorde l'exemption, à la condition qu'il n'en soit pas disposé sur le territoire de cette Partie, lorsque ces objets sont :

a) introduits sur le territoire de l'une ou des Parties par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie ou pour son compte;

b) conservés à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie ou au départ de ce territoire;

c) pris à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties sur le territoire de l'autre Partie.

3. L'équipement normal des aéronefs ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être confiés à la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé conformément aux règlements douaniers.

Article XIV. Tarifs

1. Les tarifs pour le transport en services convenus à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie appliqués par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties sont convenus à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (comme les normes de vitesse et d'espace disponible) et, s'il y a lieu, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien pour toute partie de la route désignée.

2. Toutes les entreprises de transport aérien désignées peuvent se consulter au sujet de tarifs proposés, mais elles ne sont pas tenues de le faire avant de déposer une proposition de tarif. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties n'acceptent pas le dépôt de tarifs à moins que l'entreprise de transport aérien désignée qui procède à ce dépôt n'assure qu'elle a informé les autres entreprises de transport aérien désignées des tarifs proposés.

3. Les entreprises de transport aérien désignées doivent soumettre les tarifs aux autorités aéronautiques des Parties au moins soixante (60) jours avant la date prévue pour leur mise en application; en cas exceptionnel, les autorités aéronautiques peuvent permettre un délai plus bref. Si, dans les quarante-cinq (45) jours de la date de réception, les autorités aéronautiques d'une Partie n'ont pas avisé celles de l'autre Partie qu'elles ne sont pas satisfaites du tarif qui leur a été soumis, celui-ci est considéré comme acceptable et entre en vigueur à la date indiquée au tarif proposé. Si les autorités aéronautiques permettent un délai

plus bref pour la soumission du tarif, elles peuvent aussi convenir d'un délai de moins de quarante-cinq (45) jours pour présenter l'avis d'insatisfaction.

4. En cas d'avis d'insatisfaction, les autorités aéronautiques des Parties s'efforcent de convenir elles-mêmes d'un tarif. Les autorités aéronautiques se consultent conformément à l'Article XVIII du présent Accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent Article ou sur un tarif qu'elles doivent fixer conformément au paragraphe 4 du présent Article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'Article XX du présent Accord.

6. a) Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'Article XX du présent Accord, aucun tarif n'entre en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une des Parties n'en sont pas satisfaites.

b) Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis conformément aux dispositions du présent Article ou de l'Article XX du présent Accord. Néanmoins, aucun tarif ne reste en vigueur en application de ce paragraphe pour plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait normalement expiré.

7. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties qui ne sont plus satisfaites d'un tarif établi en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie, et les entreprises de transport aérien désignées tentent de s'entendre sur un tarif. Si, dans les quatre-vingt-dix (90) jours de la réception de cet avis, un nouveau tarif ne peut pas être fixé conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent Article, les procédures prévues aux paragraphes 4 et 5 s'appliquent.

8. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties peuvent offrir, sur des routes entre les territoires des deux Parties, un tarif équivalent au tarif légitime offert au public pour des services réguliers d'un autre transporteur sur une base pas nécessairement identique mais généralement équivalente. Les tarifs d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et des points dans des pays tiers peuvent, pour des services de même classe, être équivalents, mais ils ne doivent pas être moindres, ni assortis de conditions moins restrictives, que les tarifs des services réguliers des entreprises de transport aérien de l'autre Partie. Dans tous les cas d'équivalence de tarifs, le tarif déposé doit comporter une preuve satisfaisante de la disponibilité des tarifs visés par l'équivalence et de la conformité de cette équivalence par rapport aux exigences du présent Article.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties s'efforcent de s'assurer que :

a) les tarifs exigés et perçus soient conformes aux tarifs qu'elles ont approuvés de concert;

b) aucune entreprise de transport aérien ne réduise ces tarifs de quelque façon que ce soit.

Article XV. Ventes et transferts de fonds

1. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie a le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre ces titres de transport, et toute personne a la faculté de les acquérir, dans la monnaie de ce territoire ou, sous réserve des lois et règlements nationaux applicables, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

2. Dans la mesure permise par les lois nationales, et sans discrimination, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de remettre à son pays, sur demande, les recettes générées dans le cours normal de ses opérations. La conversion et la remise sont autorisées sans restriction.

Article XVI. Imposition

Les Parties se conforment aux dispositions de l'Article VII de l'Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la Malaisie tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, signée à Ottawa le 15 octobre 1976, avec ses modifications, en ce qui concerne l'exploitation d'un aéronef pour le transport international.

Article XVII. Représentants des entreprises de transport aérien

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties sont autorisées, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique dont elles ont besoin pour l'exploitation des services convenus.

2. Au gré de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties, ces services pourront être assurés par son propre personnel ou par des employés de tout autre organisme, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie et autorisés à assurer ces services dans ce territoire.

3. Ces représentants et employés sont assujettis aux lois et règlements en vigueur dans le territoire de l'autre Partie. En conformité avec ses lois et règlements,

a) chaque Partie accorde, sur une base de réciprocité et dans un délai minimum, les permis de travail, visas de séjour et autres documents semblables nécessaires aux représentants et employés visés au paragraphe 1 du présent Article;

b) les deux Parties facilitent et accélèrent la délivrance des permis de travail des employés assurant certaines fonctions temporaires n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours.

Article XVIII. Consultations

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties se consultent de temps à autre afin de veiller à ce que les dispositions du présent Accord et de son Annexe soient appliquées et respectées de façon satisfaisante.

2. Sauf entente contraire entre les Parties, ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

Article XIX. Modification de l'Accord

1. Une des Parties qui estime souhaitable de modifier une disposition du présent Accord peut demander en tout temps des consultations avec l'autre Partie. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. Toute modification au présent Accord convenue entre les Parties entre en vigueur après avoir été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article XX. Règlement des différends

1. S'il survient entre elles un différend au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations en application de la disposition du paragraphe 1, elles doivent tenter de régler ce différend par voie diplomatique.

3. Si les Parties ne parviennent pas à un règlement, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles reçoit de l'autre Partie, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre est désigné dans un délai additionnel de soixante (60) jours. Si une des Parties ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être invité par l'une ou l'autre des Parties à nommer un ou des arbitres selon le cas. Si le président a la nationalité de l'une des Parties, le premier vice-président, s'il n'est pas inapte pour ce même motif, fait la nomination. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers; il agit en qualité de président du Tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage.

4. Les Parties s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes du paragraphe 3 du présent Article.

5. Les frais d'arbitrage seront partagés également entre les Parties.

6. Si l'une des Parties ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 3 du présent Article, l'autre Partie peut, tant que subsiste le défaut, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie en défaut ou à l'entreprise de transport aérien désignée en défaut.

Article XXI. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et ses modifications sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXII. Conventions multilatérales

Si une convention aéronautique multilatérale de caractère général applicable aux deux Parties entre en vigueur, ses dispositions prévalent sur toute autre. Des consultations peuvent avoir lieu, conformément à l'Article XVIII du présent Accord, aux fins de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est touché par les dispositions de la convention multilatérale.

Article XXIII. Titres

Les titres apparaissant au présent Accord ne servent qu'à faciliter la consultation.

Article XXIV. Résiliation de l'Accord

Chacune des Parties peut, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit à l'autre Partie, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord; cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXV. Entrée en vigueur

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

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cette fin par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en deux exemplaires à Kuala Lumpur, Malaisie, ce 18^{ième} jour de janvier 1996, en langue française, en anglaise et en malaise, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Canada :

ROY MACLAREN

Pour le Gouvernement de la Malaisie :

LING LONG SIK

ANNEXE

TABLEAU DE ROUTES

Article 1

Les routes suivantes peuvent être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la Malaisie :

A. Origine	B. Point intermédiaire	C. Destination au Canada
Tout point en Malaisie	Taipei	Vancouver

Notes:

1. Conformément à l'Article XI, les entreprises de transport aérien désignées par la Malaisie peuvent exploiter un total de deux vols par semaine dans chaque direction avec leur propre équipement quel qu'il soit.

2. Aucune charge ne peut être prise à bord au point de la colonne C pour être laissée au point de la colonne B, ou vice-versa.

3. Le point intermédiaire peut être omis sur tous les vols à la condition que tous les services commencent ou se terminent en Malaisie.

4. Les droits de transit ne sont disponibles qu'à Taipei.

5. Pour fournir et offrir du transport sur les routes qui lui sont autorisées par licences, une entreprise de transport aérien désignée de la Malaisie peut prendre des arrangements de coopération pour la capacité décommercialisée ou la vente du transport sous son propre code pour les vols de l'entreprise de transport aérien désignée du Canada, sous réserve des exigences réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques à de tels arrangements.

6. Malgré la note 1 ci-dessus, conformément à un arrangement de coopération avec une entreprise de transport aérien désignée de chaque pays, l'entreprise de transport aérien désignée de la Malaisie peut prendre des ententes de capacité décommercialisée et partager son code pour un maximum de sept vols par semaine sur chaque direction des routes convenues. La capacité que permet un tel arrangement à l'entreprise de transport aérien désignée de la Malaisie pour du transport de trafic entre le pays de son siège national et un point intermédiaire dans un pays tiers peut être offerte sous son propre code ou, à son gré, sous le code du transporteur aérien de ce pays tiers.

7. Il peut être convenu de capacités additionnelles en conformité avec les dispositions de l'Article XI.

Article II

Les routes suivantes peuvent être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement du Canada :

A. Origine	B. Point intermédiaire	C. Destination en Malaisie
Tout point au Canada	Taipei	Kuala Lumpur

Notes:

1. Conformément à l'Article XI, les entreprises de transport aérien désignées par le Canada peuvent exploiter un total de deux vols par semaine dans chaque direction avec leur propre équipement quel qu'il soit.

2. Aucune charge ne peut être prise à bord au point de la colonne C pour être laissée au point de la colonne B, ou vice-versa.

3. Le point intermédiaire peut être omis sur tous les vols à la condition que tous les services commencent ou se terminent au Canada.

4. Les droits de transit ne sont disponibles qu'à Taipei.

5. Pour fournir et offrir du transport sur les routes qui lui sont autorisées par licences, une entreprise de transport aérien désignée du Canada peut prendre des arrangements de coopération pour la capacité décommercialisée ou la vente du transport sous son propre code pour les vols de l'entreprise de transport aérien désignée de la Malaisie, sous réserve des exigences réglementaires normalement appliquées par les autorités aéronautiques à de tels arrangements.

6. Malgré la note 1 ci-dessus, conformément à un arrangement de coopération avec une entreprise de transport aérien désignée de chaque pays, l'entreprise de transport aérien désignée du Canada peut prendre des ententes de capacité décommercialisée et partager son code pour un maximum de sept vols par semaine sur chaque direction des routes convenues. La capacité que permet un tel arrangement à l'entreprise de transport aérien désignée du Canada pour du transport de trafic entre le pays de son siège national et un point intermédiaire dans un pays tiers peut être offerte sous son propre code ou, à son gré, sous le code du transporteur aérien de ce pays tiers.

7. Il peut être convenu de capacités additionnelles en conformité avec les dispositions de l'Article XI.

[MALAY TEXT — TEXTE MALAIS]

**PERJANJIAN ANTARA KERAJAAN KANADA DENGAN KERAJAAN
MALAYSIA MENGENAI PENGANGKUTAN UDARA**

Kerajaan Kanada dan Kerajaan Malaysia, kemudian daripada ini disebut Pihak-Pihak Pejanji,

Sebagai pihak kepada Konvensyen Mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa yang dibuka untuk ditandatangani di Chicago, pada 7 hb Disember 1944,

Berhasrat untuk membuat suatu Perjanjian mengenai pengangkutan udara, tambahan kepada Konvensyen tersebut,

Telah bersetuju seperti berikut:

PERKARA I

Takrif

Bagi maksud Perjanjian ini, melainkan jika disebutkan selainnya:

(a) *"Pihak-Pihak Berkuasa Penerbangan" ertinya, dalam hal Kanada, Menteri Pengangkutan dan Agensi Pengangkutan Kebangsaan Kanada atau mana-mana pihak berkuasa atau orang lain yang diberikuasa untuk melaksanakan fungsi yang dijalankan oleh*

pihak berkuasa tersebut; dan dalam hal Malaysia, Menteri Pengangkutan dan mana-mana orang atau badan yang diberikuasa untuk melaksanakan apa-apa fungsi yang pada masa ini dijalankan oleh Menteri tersebut atau fungsi seumpamanya;

(b) "Perkhidmatan yang dipersetujui" ertinya perkhidmatan udara berjadual di laluan yang dinyatakan dalam Perjanjian ini bagi pengangkutan penumpang dan kargo, termasuk mel, secara berasingan atau bergabung;

(c) "Perjanjian" ertinya Perjanjian ini, apa-apa Tambahan yang disertakan bersamanya, dan apa-apa pindaan kepada Perjanjian atau mana-mana Tambahan;

(d) "Konvensyen" ertinya Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa yang dibuka untuk ditandatangani di Chicago pada tujuh haribulan Disember 1944 dan termasuklah apa-apa Tambahan yang diterimapakai di bawah Perkara 90 Konvensyen itu dan apa-apa pindaan kepada Tambahan atau Konvensyen di bawah Perkara 90 dan 94 Konvensyen itu setakat Tambahan dan pindaan itu telah diterimapakai oleh kedua-dua Pihak Pejanji;

(e) "Sistem penerbangan yang ditetapkan" ertinya suatu sistem penerbangan yang ditetapkan atau dibenarkan mengikut Perkara IV dan V Perjanjian ini;

(f) "Tarif" ertinya harga untuk dibayar bagi pengangkutan penumpang, bagasi dan kargo dan syarat yang terpakai bagi harga itu, termasuk harga dan syarat bagi perkhidmatan lain yang dilakukan oleh sistem penerbangan berkaitan pengangkutan udara, tetapi tidak termasuk bayaran dan syarat bagi pengangkutan mel; dan

(g) "Wilayah", "Perkhidmatan Udara", "Perkhidmatan Udara Antarabangsa", "Penerbangan" dan "Berhenti bagi maksud bukan trafik" masing-masing mempunyai erti yang diberikan kepadanya dalam Perkara 2 dan 96 Konvensyen.

PERKARA II

Pemberian Hak

1. Setiap Pihak Pejanji memberi Pihak Pejanji yang satu lagi hak yang berikut bagi pelaksanaan perkhidmatan udara antarabangsa oleh sistem atau sistem-sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi itu:

(a) hak untuk terbang tanpa mendarat melintas wilayahnya;

(b) hak untuk mendarat bagi maksud bukan trafik ; dan

(c) setakat had yang dibenarkan oleh Perjanjian ini, hak untuk berhenti di dalam wilayahnya mengikut laluan yang dinyatakan dalam Perjanjian ini bagi maksud menurunkan dan membawa naik trafik antarabangsa yang terdiri daripada penumpang dan kargo, termasuk mel, secara berasingan atau bergabung.

2. Sistem penerbangan setiap Pihak Pejanji, selain dari yang ditetapkan di bawah Perkara IV Perjanjian ini, hendaklah menikmati hak yang tersebut dalam perenggan 1 (a) dan (b) Perkara ini.

3. Tiada apa-apa jua dalam perenggan 1 Perkara ini boleh disifatkan sebagai memberi sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan satu Pihak Pejanji hak untuk membawa naik, di dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, penumpang dan kargo termasuk mel, yang dibawa untuk bayaran atau sewaan dan destinasiya ialah suatu tempat yang lain di dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi itu.

PERKARA III **Pertukaran Pesawat Udara**

1. Suatu sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan satu Pihak Pejanji boleh membuat pertukaran pesawat udara dalam

wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi atau di suatu tempat perantaraan di negara ketiga di laluan yang dinyatakan dalam Perjanjian ini di bawah syarat berikut:

- (a) bahawa pertukaran pesawat udara itu wajar atas sebab perekonomian operasi;
- (b) bahawa pesawat udara yang digunakan untuk sektor laluan yang lebih jauh dari wilayah Pihak Pejanji yang menetapkan sistem penerbangan hendaklah beroperasi berkaitan dengan perkhidmatan yang dipersetujui yang diadakan dengan pesawat udara yang digunakan bagi sektor yang lebih dekat dan hendaklah dijadualkan untuk berbuat demikian;
- (c) bahawa terdapat jumlah trafik lalu terus yang mencukupi;
- (d) bahawa sistem penerbangan itu tidaklah boleh, secara terus atau sebaliknya dan sama ada di dalam jadual waktu, sistem tempahan berkomputer, sistem sebutharga tambang atau iklan, atau melalui cara lain seumpamanya, sebagai mengadakan apa-apa perkhidmatan selain daripada perkhidmatan yang dipersetujui mengikut laluan relevan yang dinyatakan;

- (e) *bahawa, di mana suatu perkhidmatan yang dipersetujui termasuk pertukaran pesawat udara, fakta ini ditunjukkan dalam semua jadual waktu, sistem tempahan berkomputer, sistem sebutharga tambang, iklan dan cara lain seumpamanya perkhidmatan itu diberikan;*

- (f) *bahawa, di mana suatu pertukaran pesawat udara dibuat dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, bilangan penerbangan yang keluar hendaklah tidak melebihi bilangan penerbangan yang masuk, kecuali dibenarkan selainnya oleh pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi itu atau diperuntukkan secara spesifik dalam Perjanjian ini; dan*

- (g) *bahawa kesemua operasi yang melibatkan pertukaran pesawat udara hendaklah dilaksanakan menurut kehendak Perkara XI Perjanjian ini.*

2. *Peruntukan perenggan 1 Perkara ini tidaklah menjejaskan hak sesuatu sistem penerbangan untuk menukar pesawat udara dalam wilayah Pihak Pejanji yang menetapkan sistem penerbangan itu.*

PERKARA IV

Penetapan

Setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk menetapkan, melalui nota diplomatik, suatu sistem atau sistem-sistem penerbangan untuk mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui untuk Pihak Pejanji itu dan untuk menarik balik penetapan mana-mana sistem penerbangan lain atau menggantikan sistem penerbangan yang lain dengan suatu sistem penerbangan yang telah ditetapkan sebelumnya.

PERKARA V

Pemberian kuasa

1. Setelah satu nota penetapan atau penggantian diterima menurut Perkara IV Perjanjian ini, pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi hendaklah, sejajar dengan undang-undang dan peraturan-peraturan Pihak Pejanji itu, memberikan tanpa kelengahan kepada sistem atau sistem-sistem penerbangan yang ditetapkan kuasa yang bersesuaian untuk mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui bagi sistem penerbangan yang ditetapkan itu.

2. Setelah penerimaan pemberian kuasa sistem penerbangan yang ditetapkan itu bolehlah memulakan pada bila-bila masa untuk

mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui, secara keseluruhan atau sebahagiannya, dengan syarat sistem penerbangan itu mematuhi peruntukan yang berkenaan dalam Perjanjian ini, terutamanya, bahawa tarif telah diwujudkan menurut peruntukan Perkara XIV Perjanjian ini.

PERKARA VI

Penangguhan, Pembatalan dan Pengehadkan Pemberian kuasa

1. Pihak berkuasa penerbangan setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk menangguhkan pemberian kuasa yang dirujuk dalam Perkara V Perjanjian ini berkaitan dengan sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, untuk membatalkan atau menggantungkan atau mengenakan syarat atas pemberian kuasa itu, secara sementara atau kekal:

- (a) dalam keadaan kegagalan sistem penerbangan sedemikian untuk mematuhi undang-undang dan peraturan-peraturan yang biasa dipakai oleh pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang memberikan hak itu;*
- (b) dalam keadaan di mana sistem penerbangan itu gagal mematuhi undang-undang dan peraturan-peraturan Pihak Pejanji yang memberikan hak itu;*

- (c) dalam keadaan di mana mereka tidak berpuas hati bahawa pemunyaan substansial dan pengawalan berkesan sistem penerbangan itu terletak kepada Pihak Pejanji yang menetapkan sistem penerbangan itu atau rakyatnya; dan
- (d) dalam keadaan di mana Pihak Pejanji yang satu lagi tidak menyenggara dan melaksanakan standard yang dinyatakan dalam Perkara VIII dan Perkara IX Perjanjian ini.

2. Kecuali tindakan serta merta perlu untuk menghalang pelanggaran undang-undang dan peraturan-peraturan yang disebutkan di atas atau kecuali keselamatan atau sekuriti menghendaki tindakan serta merta di bawah Perkara ini, Perkara VIII atau Perkara IX, hak yang diperincikan dalam perenggan 1 Perkara ini hendaklah dijalankan hanya setelah urusbicara dibuat dengan pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi menurut Perkara XVIII Perjanjian ini.

PERKARA VII
Pemakaian Undang-Undang

1. Undang-undang, peraturan-peraturan dan prosedur sesuatu Pihak Pejanji berhubungan dengan kemasukan ke dalam, persinggahan dalam, atau berlepas dari wilayahnya akan pesawat

udara yang terlibat dalam navigasi udara antarabangsa atau operasi dan navigasi udara sedemikian hendaklah dipatuhi oleh sistem atau sistem-sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi apabila kemasukan ke dalam, berlepas dari dan semasa berada dalam wilayah tersebut.

2. Undang-undang dan peraturan-peraturan sesuatu Pihak Pejanji mengenai masuk, keluar, singgah, penghijrahan, passport, kastam dan kuarantin hendaklah dipatuhi oleh sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi dan oleh atau bagi pihak anak kapalnya, penumpang dan kargo, termasuk mel, semasa singgah, kemasukan ke dalam, berlepas dari dan semasa berada di dalam wilayah Pihak Pejanji yang pertama.

3. Dalam pemakaian peraturan-peraturan kastam, imigresen, kuarantin dan peraturan-peraturan yang seumpamanya, Pihak-Pihak Pejanji tidak boleh memberikan apa-apa keutamaan kepada sistem penerbangannya sendiri atau mana-mana sistem penerbangan yang lain daripada sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi yang terlibat dalam perkhidmatan penerbangan antarabangsa yang seumpamanya.

PERKARA VIII
Pengiktirafan Perakuan dan Lesen

1. Perakuan layak terbang, perakuan kekompetenan dan lesen, yang dikeluarkan atau dianggap sah oleh suatu Pihak Pejanji dan masih berkuatkuasa, hendaklah diiktiraf sebagai sah oleh Pihak Pejanji yang satu lagi bagi maksud pengendalian perkhidmatan yang dipersetujui dengan syarat perakuan dan lesen sedemikian dikeluarkan atau dianggap sah menurut, dan mematuhi, standard yang ditetapkan di bawah Konvensyen. Setiap Pihak Pejanji bagaimana pun, mempunyai hak untuk enggan mengiktiraf, bagi maksud penerbangan dalam wilayahnya, perakuan kekompetenan dan lesen yang dikeluarkan kepada rakyatnya sendiri oleh Pihak Pejanji yang satu lagi.

2. Jika keistimewaan atau syarat lesen atau perakuan yang disebutkan dalam perenggan 1 di atas, yang dikeluarkan oleh pihak berkuasa penerbangan suatu Pihak Pejanji kepada mana-mana orang atau sistem penerbangan yang ditetapkan atau berkaitan dengan sesuatu pesawat udara yang mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui, mewujudkan suatu perbezaan dari standard yang ditetapkan di bawah Konvensyen, dan yang mana perbezaan itu telah difailkan dengan Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa, pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi bolehlah meminta urusbicara menurut Perkara XVIII Perjanjian ini dengan pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji itu dengan tujuan menjelaskan amalan yang dipersoalkan itu.

3. *Setiap Pihak Pejanji bolehlah meminta urusbicara berkenaan standard keselamatan yang disenggarakan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi berhubungan dengan kemudahan aeronautikal, anak kapal, kapalterbang, dan pengendalian penerbangan yang ditetapkan. Jika ekoran urusbicara sedemikian, suatu Pihak Pejanji mendapati bahawa Pihak Pejanji yang satu lagi tidak secara berkesan menyenggarakan dan mentadbir standard dan kehendak keselamatan dalam perkara ini yang sekurang-kurangnya menyamai standard minimum yang boleh ditetapkan menurut Konvensyen, Pihak Pejanji yang satu lagi hendaklah dimaklumkan tentang pendapat dan tindakan yang dianggap perlu untuk mematuhi standard minimum itu, dan hendaklah mengambil tindakan pembetulan yang bersesuaian. Dalam keadaan Pihak Pejanji yang satu lagi tidak mengambil tindakan yang bersesuaian itu dalam masa yang munasabah, peruntukan Perkara VI hendaklah terpakai.*

PERKARA IX
Sekuriti Penerbangan

1. *Selaras dengan hak dan obligasi mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak Pejanji berikrar semula bahawa obligasi mereka kepada satu sama lain untuk melindungi sekuriti penerbangan awam terhadap perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang menjadi suatu bahagian integral Perjanjian ini.*

2. Tanpa menghadkan hak dan obligasi am mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak Pejanji hendaklah khususnya bertepatan dengan peruntukan Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Perbuatan-Perbuatan Tertentu Lain Yang Dilakukan dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963, Konvensyen bagi Membanteras Perampasan Pesawat Udara Yang Menyalahi Undang-Undang, yang ditandatangani di The Hague pada 16 Disember 1970, dan Konvensyen untuk Membanteras Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang Terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, yang ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971 dan apa-apa perjanjian berbilang pihak mengenai sekuriti penerbangan yang mengikat kedua-dua Pihak Pejanji.

3. Pihak-Pihak Pejanji hendaklah apabila diminta memberikan segala bantuan yang perlu kepada satu sama lain untuk mencegah perbuatan perampasan pesawat udara awam yang menyalahi undang-undang dan perbuatan menyalahi undang-undang yang lain terhadap keselamatan pesawat udara sedemikian, penumpang dan anak kapalnya, lapangan terbang dan kemudahan navigasi udara, dan apa-apa ancaman lain kepada sekuriti penerbangan awam.

4. Pihak-pihak Pejanji hendaklah bertindak bertepatan dengan peruntukan sekuriti penerbangan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan yang ditetapkan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen setakat yang peruntukan

sekuriti itu terpakai bagi Pihak-Pihak Pejanji; mereka hendaklah menghendaki supaya pengendali pesawat udara yang berdaftar dengan mereka, pengendali yang mempunyai tempat utama perniagaan mereka atau yang bermastautin tetap di dalam wilayah mereka, dan pengendali lapangan terbang di dalam wilayah mereka bertindak bertepatan dengan peruntukan sekuriti penerbangan itu.

5. Setiap Pihak Pejanji bersetuju bahawa pengendali pesawat udaranya boleh diminta mematuhi peruntukan sekuriti penerbangan yang dirujuk dalam perenggan 4 di atas yang diminta oleh Pihak Pejanji yang satu lagi untuk kemasukan ke dalam, berlepas dari, atau semasa berada dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi itu. Setiap Pihak Pejanji hendaklah memastikan bahawa langkah-langkah yang secukupnya diambil secara berkesan dalam wilayahnya untuk melindungi pesawat udara dan untuk memeriksa penumpang, anak kapal, barang-barang yang dibawa sendiri, bagasi, kargo dan simpanan pesawat udara sebelum dan semasa menaiki atau dimuatkan ke dalam pesawat udara.

6. Setiap Pihak Pejanji hendaklah memberi pertimbangan wajar kepada apa-apa permintaan daripada Pihak Pejanji yang satu lagi bagi langkah-langkah sekuriti khas yang munasabah untuk menghadapi sesuatu ancaman tertentu.

7. *Setiap Pihak Pejanji hendaklah juga memberi pertimbangan wajar kepada permintaan dari Pihak Pejanji yang satu lagi untuk membuat perkiraan pentadbiran bersaling di mana pihak berkuasa penerbangan suatu Pihak Pejanji boleh membuat penilaian mereka sendiri di wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi berkenaan langkah-langkah sekuriti yang di lakukan oleh pengendali pesawat udara berkaitan dengan penerbangan ke wilayah Pihak Pejanji yang pertama disebutkan itu.*

8. *Apabila berlaku sesuatu peristiwa atau ancaman peristiwa perampasan pesawat udara yang menyalahi undang-undang atau lain-lain perbuatan yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan pesawat udara sedemikian, penumpang dan anak kapal mereka, lapangan terbang atau kemudahan navigasi udara, maka Pihak-Pihak Pejanji hendaklah membantu satu sama lain dengan mempermudah perhubungan dan lain-lain langkah-langkah sesuai yang bertujuan untuk menamatkan peristiwa atau ancaman peristiwa itu dengan cepat dan selamat.*

9. *Apabila suatu Pihak Pejanji mempunyai sebab munasabah untuk mempercayai bahawa Pihak Pejanji yang satu lagi telah keluar daripada peruntukan Perkara ini, Pihak Pejanji yang pertama itu boleh meminta urusbicara serta merta dengan Pihak Pejanji yang satu lagi. Kegagalan mencapai suatu persetujuan yang memuaskan hendaklah menjadi sebab bagi pemakaian Perkara VI Perjanjian ini.*

PERKARA X
Kegunaan Lapangan Terbang Dan Kemudahan Penerbangan

1. Lapangan terbang, jalan udara, kawalan trafik udara dan perkhidmatan navigasi udara, sekuriti penerbangan, dan kemudahan lain yang berkaitan dan perkhidmatan yang disediakan hendaklah diberikan tanpa mengutamakan mana-mana sistem penerbangan atas sistem penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi yang terlibat dalam perkhidmatan udara antarabangsa yang seumpamanya.

2. Penetapan dan kutipan fee dan caj yang dikenakan dalam wilayah satu Pihak Pejanji ke atas sistem penerbangan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi bagi kegunaan lapangan terbang, jalan udara, kawalan trafik udara dan perkhidmatan navigasi udara, sekuriti penerbangan, dan kemudahan dan perkhidmatan lain yang berkaitan hendaklah saksama, munasabah dan tidak menindas secara tak adil. Apa-apa fee dan caj sedemikian hendaklah ditaksirkan ke atas sistem penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi atas terma yang tidak kurang baiknya daripada terma yang paling baik yang sedia ada kepada mana-mana sistem penerbangan yang terlibat dalam perkhidmatan udara antarabangsa yang seumpamanya pada waktu fee atau caj itu dikenakan.

3. Setiap Pihak Pejanji hendaklah menggalakkan urusbicara di antara pihak berkuasa yang mengenakan fee dan caj masing-masing dan sistem penerbangan yang menggunakan perkhidmatan dan

kemudahan, atau melalui organisasi wakil sistem penerbangan. Notis yang munasabah hendaklah diberikan kepada pengguna atas apa-apa cadangan bagi pindaan dalam caj pengguna untuk membolehkan mereka menjelaskan pandangan mereka sebelum pindaan dibuat.

PERKARA XI

Daya Muatan

1. Maka hendaklah ada peluang yang adil dan saksama bagi sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan kedua-dua Pihak Pejanji untuk mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui mengikut laluan yang dinyatakan antara wilayah mereka masing-masing.

2. Dalam mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui, sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan setiap Pihak Pejanji hendaklah mengambil kira kepentingan sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi supaya tidak menyentuh secara tak wajar perkhidmatan yang diadakan oleh sistem perkhidmatan penerbangan yang disebut kemudian itu mengikut keseluruhan atau sebahagian daripada laluan yang sama.

3. Perkhidmatan yang dipersetujui yang diadakan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak-Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hubungan rapat dengan keperluan awam bagi pengangkutan mengikut laluan yang dinyatakan dan hendaklah mempunyai sebagai matlamat utamanya peruntukan, pada faktor muatan yang munasabah, daya muatan yang cukup untuk membawa keperluan semasa dan yang semunasabahnya dijangkakan bagi membawa penumpang, kargo dan mel yang bermula dari atau yang destinasiya ialah wilayah Pihak Pejanji yang menetapkan sistem penerbangan itu. Peruntukan bagi membawa penumpang, kargo dan mel yang kedua-duanya dibawa naik dan diturunkan di tempat-tempat mengikut laluan yang dinyatakan dalam wilayah Negara yang lain daripada wilayah Negara yang menetapkan sistem penerbangan hendaklah dibuat menurut prinsip bahawa daya muatan hendaklah berhubungan dengan:

- (a) keperluan trafik ke dan dari wilayah Pihak Pejanji yang menetapkan sistem penerbangan itu;
- (b) keperluan trafik kawasan yang dilalui oleh sistem penerbangan setelah mengambil kira perkhidmatan pengangkutan lain yang diwujudkan oleh sistem penerbangan Negara yang meliputi kawasan itu; dan

(c) keperluan ekonomikal pengendalian oleh sistem penerbangan lalu terus.

4. Daya muatan perkhidmatan yang hendak dikendalikan yang melebihi kelayakan daya muatan yang disebutkan dalam Perjanjian ini atau yang dipersetujui antara pihak berkuasa penerbangan kedua-dua Pihak Pejanji di bawah perenggan 5 Perkara ini, boleh dari masa ke semasa dipersetujui oleh sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak-Pihak Pejanji, tertakluk kepada kelulusan pihak berkuasa penerbangan kedua-dua Pihak Pejanji. Apabila tiada persetujuan antara sistem penerbangan yang ditetapkan, perkara itu hendaklah dirujuk kepada pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji, yang akan berusaha untuk menyelesaikan masalah itu. Jika pihak berkuasa penerbangan gagal bersetuju dengan daya muatan yang boleh diadakan oleh perkhidmatan yang dipersetujui, maka daya muatan yang ditetapkan oleh sistem-sistem penerbangan kepunyaan Pihak-Pihak Pejanji tidaklah boleh melebihi jumlah daya muatan, termasuk variasi oleh musim Pertubuhan Pengangkutan Udara Antarabangsa (IATA), yang telah dipersetujui dan diluluskan untuk diadakan sebelumnya.

5. Apa-apa pindaan kepada daya muatan yang dikendalikan tidaklah melibatkan suatu pindaan dalam kelayakan daya muatan kecuali dipersetujui antara pihak-pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji.

PERKARA XII

Statistik

Pihak-pihak berkuasa penerbangan salah satu Pihak Pejanji hendaklah membekalkan atau menyebabkan sistem penerbangan yang ditetapkan mereka membekalkan kepada pihak berkuasa penerbangan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi, apabila diminta, penyata statistik berkala atau penyata statistik lain yang semunasabahnya diperlukan bagi maksud mengkaji semula pengendalian perkhidmatan yang dipersetujui dan berhubungan dengan trafik yang dibawa oleh sistem penerbangan yang ditetapkan mengikut laluan yang dinyatakan dalam Perjanjian ini, yang menunjukkan tempat permulaan yang awal dan destinasi akhir trafik itu.

PERKARA XIII

Duti Kastam Dan Caj Lain

1. Setiap Pihak Pejanji hendaklah, setakat mana yang paling dibenarkan di bawah undang-undang kebangsaan dan atas asas kesalingan, mengecualikan sistem atau sistem-sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi daripada pembatasan import, duti kastam, cukai eksais, fee pemeriksaan dan duti dan caj kebangsaan yang lain ke atas pesawat udara, bahan api, minyak pelincir, bekalan teknikal yang habisguna,

alat-alat ganti termasuk enjin, kelengkapan biasa pesawat udara, barang-barang pesawat udara (termasuk arak, tembakau dan barang-barang lain yang bertujuan untuk dijual kepada penumpang dalam jumlah terhad sewaktu penerbangan) dan butiran lain yang bertujuan untuk digunakan atau telah digunakan semata-mata berkaitan dengan pengendalian atau pemberian perkhidmatan pesawat udara sistem penerbangan itu.

2. Pengecualian yang diberikan oleh Perkara ini hendaklah terpakai kepada butiran yang disebutkan dalam perenggan 1 Perkara ini:

- (a) yang di bawa masuk ke dalam wilayah satu Pihak Pejanji oleh atau bagi pihak suatu sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi;
- (b) yang dikekalkan di atas pesawat udara sesuatu sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan satu Pihak Pejanji sewaktu sampai di wilayah atau meninggalkan wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi; dan
- (c) yang dibawa ke atas pesawat udara sesuatu sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan satu Pihak Pejanji dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi;

sama ada atau tidak butiran itu diguna atau dipakai sepenuhnya di dalam wilayah Pihak Pejanji yang memberikan pengecualian, dengan syarat butiran itu tidak dialihkan di wilayah Pihak Pejanji itu.

3. Kelengkapan biasa bawaan udara, serta bahan dan bekalan yang biasanya disimpan di atas pesawat udara sesuatu sistem penerbangan yang di tetapkan kepunyaan salah satu Pihak Pejanji, boleh diturunkan dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi hanya dengan kelulusan pihak berkuasa Kastam wilayah itu. Dalam hal sedemikian, mereka boleh ditempatkan di bawah penyeliaan pihak berkuasa tersebut sehingga masa mereka di eksport semula atau dimusnahkan menurut peraturan-peraturan Kastam.

PERKARA XIV
Tarif

1. Tarif untuk pengangkutan perkhidmatan yang dipersetujui dari dan ke wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi hendaklah ditetapkan pada tahap yang munasabah, dengan mengambil kira semua faktor relevan termasuk kos pengendalian, keuntungan yang munasabah, ciri-ciri perkhidmatan (seperti standard kecepatan dan tempat tinggal) dan, di mana disifatkan sesuai, tarif sistem penerbangan lain untuk mana-mana bahagian laluan dinyatakan.

2. *Mana-mana sistem penerbangan yang ditetapkan boleh urusbicara bersama mengenai cadangan tarif, tetapi tidaklah dikehendaki berbuat demikian sebelum suatu cadangan tarif difailkan. Pihak berkuasa penerbangan setiap Pihak Pejanji tidaklah boleh menerima sesuatu pemfailan kecuali sistem penerbangan yang ditetapkan yang membuat pemfailan itu memberi suatu jaminan bahawa ia telah memaklumkan sistem penerbangan ditetapkan yang satu lagi akan tarif yang dicadangkan itu.*

3. *Tarif hendaklah dikemukakan oleh sistem penerbangan kepada dan diterima oleh pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji sekurang-kurangnya enam puluh (60) hari sebelum tarikh yang dicadang untuk perkenalannya; dalam kes khas, suatu jangka waktu lebih pendek boleh diterima oleh pihak berkuasa penerbangan. Jika dalam tempoh empat puluh lima (45) hari dari tarikh penerimaan pihak berkuasa penerbangan suatu Pihak Pejanji belum memberitahu pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi bahawa mereka tidak berpuas hati dengan tarif yang dikemukakan kepada mereka tarif itu hendaklah dianggap sebagai boleh diterima dan hendaklah mula berkuat kuasa pada tarikh yang disebutkan dalam cadangan tarif itu. Dalam keadaan di mana suata jangka waktu yang lebih pendek bagi mengemukakan tarif diterima oleh pihak berkuasa penerbangan, mereka boleh juga bersetuju bahawa tempoh untuk memberi notis tidak puas hati adalah kurang dari empat puluh lima (45) hari.*

4. Jika suatu notis tidak puas hati telah diberikan, pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji hendaklah berusaha untuk menentukan tarif melalui persetujuan antara mereka. Urusbicara di antara pihak berkuasa penerbangan akan diadakan menurut Perkara XVIII Perjanjian ini.

5. Jika pihak berkuasa penerbangan tidak dapat bersetuju dengan apa-apa tarif yang dikemukakan kepada mereka di bawah perenggan 3 Perkara ini atau atas dengan penentuan apa-apa tarif di bawah perenggan 4 Perkara ini, pertikaian itu hendaklah diselesaikan menurut peruntukan Perkara XX Perjanjian ini.

6. (a) Tarif tidaklah boleh mula berkuatkuasa jika pihak berkuasa penerbangan salah satu Pihak Pejanji tidak berpuas hati dengannya kecuali di bawah peruntukan perenggan 3 Perkara XX Perjanjian ini.

(b) Apabila tarif telah ditetapkan menurut peruntukan Perkara ini, tarif itu hendaklah terus berkuatkuasa sehingga tarif baru ditetapkan menurut peruntukan Perkara ini atau Perkara XX Perjanjian ini. Walau bagaimana pun, suatu tarif tidaklah boleh dipanjangkan oleh sebab perenggan ini bagi tempoh lebih daripada dua belas (12) bulan selepas tarikh yang ia sepatutnya tamat.

7. Jika pihak berkuasa penerbangan salah satu Pihak Pejanji menjadi tidak puas hati dengan tarif yang ditetapkan mereka hendaklah memberitahunya kepada pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi dan sistem penerbangan yang ditetapkan hendaklah cuba apabila diminta mencapai suatu persetujuan. Jika dalam tempoh sembilan puluh (90) hari dari tarikh terima pemberitahuan itu, suatu tarif baru tidak boleh ditetapkan menurut peruntukan perenggan 2 dan 3 Perkara ini, prosedur yang dinyatakan dalam perenggan 4 dan 5 Perkara ini hendaklah terpakai.

8. Sistem atau sistem-sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk menyamakan pada laluan antara wilayah kedua-dua Pihak Pejanji apa-apa tarif yang sedia ada secara umum yang sah di sisi undang-undang di perkhidmatan berjadual suatu pesawat lain atas asas yang tidak semestinya sama tetapi secara umumnya sama. Tarif sesuatu sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan satu Pihak Pejanji bagi pengangkutan di antara wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi dan tempat-tempat di negara ketiga, boleh, bagi kelas perkhidmatan yang sama, setanding tetapi tidaklah boleh lebih rendah atau syaratnya kurang terbatas daripada tarif bagi mana-mana sistem penerbangan berjadual kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi. Dalam semua kes penyamaan, pemfailan tarif hendaklah termasuk bukti yang

memuaskan berkenaan sedia ada tarif yang ditandingi dan kekonsistenan setanding dengan kehendak Perkara ini.

9. Pihak berkuasa penerbangan kedua-dua Pihak Pejanji hendaklah berusaha untuk memastikan bahawa:

(a) tarif yang dikenakan dan dikutip menepati tarif yang diterima atau diluluskan oleh kedua-dua pihak berkuasa penerbangan; dan

(b) tiada sistem penerbangan mengurangkan mana-mana bahagian tarif sedemikian melalui apa-apa cara.

PERKARA XV

Penjualan dan Pemindahan Wang

1. Setiap Pihak Pejanji memberikan kepada sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi hak untuk terlibat dalam penjualan pengangkutan udara dalam wilayahnya secara terus dan, mengikut budi bicara sistem penerbangan itu, melalui ejennya. Setiap sistem penerbangan hendaklah mempunyai hak untuk menjual pengangkutan sedemikian, dan mana-mana orang hendaklah bebas membeli pengangkutan sedemikian dalam matawang wilayah itu atau, tertakluk kepada undang-undang dan peraturan-peraturan kebangsaan, dalam matawang negara-negara lain yang boleh ditukar dengan mudahnya.

2. *Setakat yang dibenarkan oleh undang-undang kebangsaan dan atas asas tidak menindas, setiap sistem penerbangan yang ditetapkan hendaklah berhak untuk menukar dan meremitkan ke negaranya, atas permintaan, wang yang diperolehi sewaktu pengendalian biasanya, dan penukaran dan peremitan sedemikian hendaklah dibenarkan tanpa sekatan.*

PERKARA XVI

Percukaian

Pihak Pejanji hendaklah bertindak menurut peruntukan Perkara VIII Perjanjian di antara Kerajaan Kanada dengan Kerajaan Malaysia bagi Pengelakan Pencukaian Dua Kali dan Pencegahan Pelarian Fiskal berkenaan dengan Cukai atas Pendapatan, yang ditandatangani di Ottawa pada 15 Oktober 1976, dan apa-apa pindaan terhadapnya, berkaitan dengan pengendalian pesawat udara dalam trafik antarabangsa.

PERKARA XVII

Wakil Sistem Penerbangan

1. *Sistem atau sistem-sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan suatu Pihak Pejanji hendaklah dibenarkan, atas asas kesalingan, untuk membawa masuk dan menyenggara dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi wakil mereka dan kakitangan komersial, pengendalian dan teknikal yang dikehendaki berkaitan pengendalian perkhidmatan yang dipersetujui.*

2. Kehendak kakitangan ini boleh, atas pilihan sistem atau sistem-sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan satu Pihak Pejanji, dipenuhi oleh kakitangannya sendiri atau dengan menggunakan perkhidmatan mana-mana organisasi, syarikat atau sistem penerbangan lain yang mengendalikan dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, dan diberi kuasa untuk menjalankan perkhidmatan sedemikian dalam wilayah Pihak Pejanji itu.

3. Wakil dan kakitangan hendaklah tertakluk kepada undang-undang dan peraturan-peraturan Pihak Pejanji yang satu lagi yang berkuatkuasa, dan, selaras dengan undang-undang dan peraturan-peraturan itu:

(a) setiap Pihak Pejanji hendaklah, atas asas kesalingan dan dengan kelengahan yang minimum, memberikan pemberian kuasa pekerjaan yang perlu, visa pelawat atau dokumen lain yang seumpamanya kepada wakil dan kakitangan yang dirujuk dalam perenggan 1 Perkara ini; dan

(b) kedua-dua Pihak Pejanji hendaklah memudahkan dan mempercepatkan pengeluaran pemberian kuasa pekerjaan untuk pekerja yang menjalankan beberapa tugas sementara tertentu tidak melebihi sembilan puluh (90) hari.

PERKARA XVIII

Urusbicara

1. Dalam semangat kerjasama yang rapat, pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji hendaklah dari masa ke semasa urusbicara antara satu sama lain dengan tujuan memastikan pelaksanaan dan pematuhan memuaskan akan peruntukan Perjanjian ini dan Tambahannya.
2. Urusbicara sedemikian hendaklah bermula dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh penerimaan permintaan sedemikian, kecuali dipersetujui selainnya oleh Pihak-Pihak Pejanji.

PERKARA XIX

Pengubahsuaian Perjanjian

1. Jika salah satu Pihak Pejanji berpendapat adalah wajar untuk mengubahsuai mana-mana peruntukan Perjanjian ini, ia boleh pada bila-bila masa meminta urusbicara dengan Pihak Pejanji yang satu lagi. Urusbicara sedemikian hendaklah bermula enam puluh (60) hari dari tarikh penerimaan permintaan itu.
2. Apa-apa pengubahsuaian kepada Perjanjian ini jika dipersetujui di antara Pihak-Pihak Pejanji hendaklah mula berkuatkuasa selepas disahkan dengan pertukaran nota melalui saluran diplomatik.

PERKARA XX

Penyelesaian Pertikaian

1. Jika apa-apa pertikaian berbangkit antara Pihak-Pihak Pejanji berhubungan dengan tafsiran atau pemakaian Perjanjian ini, Pihak-Pihak Pejanji hendaklah pada mulanya berusaha untuk menyelesaikannya melalui perundingan.

2. Jika Pihak-Pihak Pejanji gagal mencapai suatu penyelesaian melalui perundingan di bawah peruntukan perenggan 1 Perkara ini, mereka hendaklah berusaha menyelesaikan pertikaian itu melalui saluran diplomatik.

3. Jika Pihak-Pihak Pejanji gagal mencapai penyelesaian, mereka boleh bersetuju untuk merujuk pertikaian itu untuk keputusan kepada seseorang atau sesuatu badan, atau salah satu Pihak Pejanji boleh merujuk pertikaian itu untuk keputusan kepada suatu Tribunal yang terdiri daripada tiga orang penimbangtara, seorang dicalonkan oleh setiap Pihak Pejanji dan yang ketiga dilantik oleh kedua-dua penimbangtara itu. Setiap Pihak Pejanji hendaklah mencalonkan seorang penimbangtara dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh penerimaan oleh salah satu Pihak Pejanji dari pihak yang satu lagi notis melalui saluran diplomatik meminta timbangtara bagi pertikaian itu dan penimbangtara yang ketiga hendaklah dilantik dalam tempoh enam puluh (60) hari seterusnya. Jika salah satu Pihak Pejanji

gagal untuk mencalonkan seorang penimbangtara dalam tempoh yang dinyatakan, atau jika penimbangtara yang ketiga tidak dilantik dalam tempoh yang dinyatakan, Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa boleh diminta oleh salah satu Pihak Pejanji untuk melantik seorang penimbangtara atau penimbangtara-penimbangtara sebagaimana diperlukan. Jika Presiden adalah orang yang sama kerakyatannya dengan salah satu Pihak Pejanji, Timbalan Presiden terkanan yang tidak terbatal kelayakannya atas sebab yang sama, hendaklah membuat perlantikan itu. Dalam semua keadaan penimbangtara yang ketiga hendaklah merupakan seorang rakyat Negara ketiga, hendaklah bertindak sebagai Presiden Tribunal itu dan hendaklah menentukan tempat timbangtara akan diadakan.

4. Pihak-Pihak Pejanji berjanji untuk mematuhi apa-apa keputusan yang diberikan di bawah perenggan 3 Perkara ini.

5. Perbelanjaan Tribunal hendaklah di kongsi sama rata di antara Pihak-Pihak Pejanji.

6. Jika dan selama salah satu Pihak Pejanji gagal mematuhi apa-apa keputusan yang diberi di bawah perenggan 3 Perkara ini, Pihak Pejanji yang satu lagi boleh menghadkan, menggantung atau membatalkan apa-apa hak atau keistimewaan yang ia telah berikan oleh sebab Perjanjian ini kepada Pihak Pejanji yang ingkar atau kepada sistem penerbangan yang ditetapkan yang ingkar.

PERKARA XXI

Pendaftaran Dengan ICAO

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

PERKARA XXII

Konvensyen Berbilang Pihak

Jika suatu konvensyen am udara berbilang pihak berkuatkuasa berkenaan kedua-ke dua Pihak Pejanji, peruntukan konvensyen sedemikian hendaklah mengatasi. Urusbicara menurut Perkara XVIII Perjanjian ini boleh diadakan untuk tujuan menentukan setakat mana Perjanjian ini dipengaruhi oleh peruntukan konvensyen berbilang pihak itu.

PERKARA XXIII

Tajuk

Tajuk yang digunakan dalam Perjanjian ini adalah untuk maksud rujukan sahaja.

PERKARA XXIV

Penamatan

Salah satu Pihak Pejanji boleh pada bila-bila masa dari tarikh kuatkuasa Perjanjian ini memberikan notis secara bertulis melalui saluran diplomatik kepada Pihak Pejanji yang satu lagi

akan keputusannya untuk menamatkan Perjanjian ini, notis sedemikian hendaklah diberitahu secara serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Perjanjian ini hendaklah tamat satu (1) tahun selepas tarikh penerimaan notis itu oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, melainkan jika notis penamatan itu ditarik balik melalui persetujuan bersama sebelum habisnya tempoh ini. Sekiranya tiada akuan penerimaan notis oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, notis hendaklah disifatkan telah diterima empat belas (14) hari selepas penerimaan notis oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

PERKARA XXV

Tarikh Berkuatkuasa

Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh ditandatangani.

PADA MENYAKSIKAN HAL DIATAS, yang bertandatangan di bawah, yang diberikuasa dengan sewajarnya oleh Kerajaan mereka masing-masing, telah menandatangani Perjanjian ini.

DIBUAT dalam dua salinan di Kuala Lumpur pada 18hb Januari 1996 dalam Bahasa Inggeris, Bahasa Perancis dan Bahasa Melayu, setiap versi adalah sama sahinya.

Bagi Kerajaan Kanada

Roy Maclean

Bagi Kerajaan Malaysia

Iskandar

TAMBAHAN

JADUAL LALUAN

BAHAGIAN I

Laluan untuk dikendalikan mengikut kedua-dua arah oleh sistem atau sistem-sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Malaysia.

A. Tempat Berlepas	B. Tempat Perantaraan	C. Tempat Destinasi di Kanada
<i>Mana-mana tempat atau tempat-tempat di Malaysia</i>	<i>Taipei</i>	<i>Vancouver</i>

Catatan:

- 1. Menurut Perkara XI, sistem atau sistem-sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Malaysia hendaklah berhak mengendalikan sejumlah dua penerbangan setiap minggu pada setiap arah dengan menggunakan pelengkapan sendiri dari apa jenis jua pun.*
- 2. Trafik tidaklah boleh diambil naik di tempat dalam Ruang C untuk diturunkan di tempat dalam Ruang B dan sebaliknya.*

3. *Tempat perantaraan boleh ditinggalkan di mana-mana atau semua penerbangan dengan syarat semua perkhidmatan bermula atau berakhir di Malaysia.*
4. *Hak dalam transit hanya terdapat di Taipei sahaja.*
5. *Dalam mengadakan dan melaksanakan pengangkutan pada laluan yang berlesen, sesuatu sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Malaysia boleh membuat perkiraan kerjasama bagi maksud menghalang tempat dan menjual pengangkutan di bawah kodnya sendiri pada penerbangan sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Kanada, tertakluk kepada kehendak pengawalan yang biasanya dipakai oleh pihak berkuasa penerbangan perkiraan sedemikian.*
6. *Walau apa pun catatan 1 di atas, menurut perkiraan kerjasama di antara suatu sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan setiap negara, sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Malaysia hendaklah berhak untuk menghalang tempat dan berkongsi kod sehingga tujuh penerbangan setiap minggu di setiap arah di laluan yang dinyatakan. Daya muatan yang disediakan di bawah perkiraan sedemikian kepada sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Malaysia bagi pengangkutan trafik di antara negaranya sendiri dan tempat perantaraan di negara ketiga*

boleh ditunjukkan di bawah kodnya sendiri atau, mengikut pilihannya, di bawah kod sistem penerbangan negara ketiga itu.

7. Tambahan daya muatan boleh dipersetujui menurut peruntukan Perkara XI.

BAHAGIAN II

Laluan untuk dikendalikan mengikut kedua-dua arah oleh sistem atau sistem-sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Kanada.

A. Tempat Berlepas B. Tempat Perantaraan C. Tempat Destinasi Di Malaysia

Mana-mana tempat
atau tempat-tempat
di Kanada

Taipei

Kuala Lumpur

Catatan:

1. Menurut Perkara XI, sistem atau sistem-sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Kanada hendaklah berhak mengendalikan sejumlah dua penerbangan setiap minggu pada setiap arah dengan menggunakan pelengkapan sendiri dari apa jenis jua pun.

2. *Trafik tidaklah boleh diambil naik di tempat dalam Ruang C untuk diturunkan di tempat dalam Ruang B dan sebaliknya.*
3. *Tempat perantaraan boleh ditinggalkan di mana-mana atau semua penerbangan dengan syarat semua perkhidmatan bermula atau berakhir di Kanada.*
4. *Hak dalam transit hanya terdapat di Taipei sahaja.*
5. *Dalam mengadakan dan melaksanakan pengangkutan pada laluan yang berlesen, sesuatu sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Kanada boleh membuat perkiraan kerjasama bagi maksud menghalang tempat dan menjual pengangkutan di bawah kodnya sendiri di penerbangan sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Malaysia, tertakluk kepada kehendak pengawalan yang biasanya dipakai oleh pihak berkuasa penerbangan perkiraan sedemikian.*
6. *Walau apa pun catatan 1 di atas, menurut perkiraan kerjasama di antara suatu sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan setiap negara, sistem penerbangan yang ditetapkan kepunyaan Kanada hendaklah berhak untuk menghalang tempat dan berkongsi kod sehingga tujuh penerbangan setiap minggu pada setiap arah di laluan yang dinyatakan. Daya muatan yang disediakan di bawah perkiraan*

*sedemikian kepada sistem penerbangan yang ditetapkan
kepunyaan Kanada bagi pengangkutan trafik di antara
negaranya sendiri dan tempat perantaraan di negara ketiga
boleh ditunjukkan di bawah kodnya sendiri atau, mengikut
pilihannya, di bawah kod sistem penerbangan negara ketiga
itu.*

7. *Tambahan daya muatan boleh dipersetujui menurut peruntukan
Perkara XI.*