

**PERJANJIAN BERBILANG HALA  
MENGENAI PEMBEBASAN PENGANGKUTAN UDARA  
ANTARABANGSA**

Pihak-Pihak kepada Perjanjian ini (selepas ini disebut sebagai “Pihak-Pihak”);

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

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

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

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

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

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

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

Telah bersetuju seperti berikut:

**Perkara 1  
Tafsiran**

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

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

10. "Bayaran Pengguna" bermakna suatu bayaran yang dikenakan ke atas syarikat-syarikat penerbangan kerana mengadakan kemudahan atau perkhidmatan lapangan terbang, perjalanan udara, atau keselamatan penerbangan termasuk kemudahan dan perkhidmatan yang berkaitan.

## **Perkara 2 Pemberian Hak-Hak**

1. Tiap-tiap Pihak memberi kepada Pihak yang satu lagi hak-hak seperti berikut bagi perjalanan pengangkutan udara antarabangsa oleh syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi:

- a. hak untuk terbang melintasi wilayahnya tanpa mendarat;
- b. hak untuk membuat persinggahan-persinggahan di dalam wilayahnya bagi maksud-maksud bukan pengangkutan;
- c. hak, menurut syarat-syarat bagi penetapan-penetapan, untuk melaksanakan pengangkutan udara berjadual dan sewa diantara tempat-tempat bagi laluan berikut:
  - i. daripada tempat-tempat dibelakang wilayah Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan melalui wilayah Pihak itu dan tempat-tempat pertengahan ke mana-mana tempat atau tempat-tempat dalam wilayah Pihak yang memberikan hak dan selepas;
  - ii. bagi kesemua perkhidmatan atau perkhidmatan-perkhidmatan kargo, diantara wilayah Pihak yang memberikan hak dan mana-mana tempat atau tempat-tempat; dan
- d. hak-hak yang dinyatakan sebaliknya dalam Perjanjian ini.

2. Tiap-tiap syarikat penerbangan yang ditetapkan boleh pada mana-mana atau kesemua penerbangan dan atas pilihannya:

- a. mengendalikan penerbangan dalam salah satu atau kedua-dua hala;
- b. menggabungkan semua nombor penerbangan yang berlainan kedalam satu pengendalian pesawat udara;
- c. memberikan khidmat di tempat sebelum, pertengahan, dan selepas tempat dan tempat-tempat dalam wilayah-wilayah Pihak-Pihak

pada laluan-laluan dalam sebarang gabungan dan dalam sebarang aturan;

- d. tidak singgah pada mana-mana tempat atau tempat-tempat;
- e. memindahkan trafik dari mana-mana pesawat udaranya ke mana-mana pesawat udaranya yang lain pada mana-mana tempat di laluan tersebut;
- f. memberikan perkhidmatan sebelum mana-mana tempat dalam wilayahnya dengan atau tanpa menukar pesawat udara atau nombor penerbangan dan memberikan dan mengiklankan perkhidmatan-perkhidmatan berkenaan kepada orang ramai sebagai perkhidmatan-perkhidmatan terus;
- g. membuat persinggahan pada mana-mana tempat samaada di dalam atau di luar wilayah mana-mana Pihak;
- h. menjalankan persinggahan trafik melalui mana-mana wilayah Pihak yang lain; dan
- i. menggabungkan trafik bagi pesawat udara yang sama tidak kira dari mana asal trafik itu;

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

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

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

5. Tiada sebarang apapun dalam Perjanjian ini boleh dianggap memberikan kepada syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan dari satu Pihak hak untuk mengangkut, di dalam wilayah Pihak yang lain, penumpang-penumpang,

bagasi, kargo, atau mel yang diangkut untuk pampasan dan ditujukan ke tempat lain di dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu.

### **Perkara 3 Penetapan Dan Kebenaran**

1. Tiap-tiap Pihak mempunyai hak untuk menetapkan sebanyak mana syarikat-syarikat penerbangan yang ia mahu untuk menjalankan pengangkutan udara antarabangsa menurut Perjanjian ini dan untuk menarik balik atau mengubah penetapan-penetapan tersebut. Penetapan-penetapan tersebut hendaklah dihantar kepada Pihak-Pihak berkenaan secara bertulis melalui saluran-saluran diplomatik atau yang bersesuaian yang lain dan kepada Depositari.
2. Apabila menerima penetapan itu, dan permohonan-permohonan daripada syarikat penerbangan yang ditetapkan, dalam bentuk dan cara yang ditetapkan bagi kebenaran mengendalikan dan keizinan teknikal, tiap-tiap Pihak hendaklah memberikan kebenaran dan keizinan yang bersesuaian dengan kelambatan prosedur yang minimum, dengan syarat bahawa:
  - a. kawalan berkesan syarikat penerbangan itu terletak di tangan Pihak yang menetapkan, warganegara-warganegaranya, atau kedua-duanya;
  - b. syarikat penerbangan itu diperbadankan dan mempunyai tempat perniagaan utamanya dalam wilayah Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu;
  - c. syarikat penerbangan itu layak untuk memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan di bawah undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturan yang lazimnya dikenakan dalam pengendalian pengangkutan udara antarabangsa oleh Pihak yang menimbangkan permohonan atau permohonan-permohonan tersebut; dan
  - d. Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu mematuhi peruntukan-peruntukan yang dinyatakan dalam Perkara 6 (Keselamatan) dan Perkara 7 (Keselamatan Penerbangan).
3. Tanpa menghiraukan perenggan 2, sesebuah Pihak tidak perlu memberikan kebenaran dan keizinan kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi jika sekiranya Pihak yang menerima penetapan tersebut menentukan bahawa pemilikan yang besar terletak kepada warganegara-warganegaranya.
4. Pihak-Pihak yang memberikan kebenaran-kebenaran operasi menurut perenggan 2 dari Perkara ini hendaklah memaklumkan mengenai tindakan tersebut kepada Depositari.

5. Tiada sebarang apapun dalam Perjanjian ini dianggap menjejaskan undang-undang dan peraturan-peraturan sesebuah Pihak mengenai pemilikan dan kawalan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkannya. Penerimaan penetapan-penetapan tersebut oleh Pihak yang satu lagi hendaklah tertakluk kepada perenggan-perenggan 2 dan 3 dari Perkara ini.

#### **Perkara 4 Pembatalan Kebenaran**

1. Tiap-tiap Pihak boleh menahan, membatalkan, menggantung, mengehadkan atau mengenakan syarat-syarat mengenai kebenaran mengendalikan atau keizinan teknikal sesebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang lain jika:

- a. kawalan berkesan syarikat penerbangan itu tidak terletak di tangan Pihak yang menetapkan, warganegara-warganegaranya, atau kedua-duanya;
- b. Pihak yang pertama menentukan bahawa pemilikan yang besar terletak di tangan warganegara-warganegaranya;
- c. syarikat penerbangan itu tidak diperbadankan atau tidak mempunyai tempat perniagaan utamanya dalam wilayah Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan itu;
- d. syarikat penerbangan itu gagal mematuhi undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturan yang disebutkan dalam Perkara 5 (Pengenaaan Undang-Undang) dari Perjanjian ini; atau
- e. Pihak yang satu lagi tidak memelihara dan melaksanakan standard yang dinyatakan dalam Perkara 6 (Keselamatan).

2. Kecuali jika tindakan serta-merta diperlukan untuk menghindarkan perenggan-perenggan kecil 1 (d) atau 1 (e) dari Perkara ini tidak dipatuhi selanjutnya, hak-hak yang ditetapkan oleh Perkara ini hendaklah dijalankan hanya setelah membuat perundingan dengan Pihak yang menetapkan syarikat penerbangan tersebut.

3. Pihak yang telah melaksanakan haknya untuk menahan, membatalkan, menggantung, mengehadkan atau mengenakan syarat-syarat mengenai kebenaran mengendalikan sesebuah syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan menurut perenggan 1 dari Perkara ini hendaklah memaklumkan Depositari mengenai tindakannya.

4. Perkara ini tidak mengehadkan hak-hak mana-mana Pihak untuk menahan, membatalkan, menggantung, mengehadkan atau mengenakan syarat-syarat mengenai kebenaran mengendalikan atau keizinan teknikal sesebuah syarikat atau syarikat-syarikat

penerbangan Pihak-pihak lain menurut peruntukan-peruntukan Perkara 7 (Keselamatan Penerbangan).

## **Perkara 5 Pengenaaan Undang-Undang**

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

## **Perkara 6 Keselamatan**

1. Tiap-tiap Pihak hendaklah mengiktiraf sebagai sah, bagi tujuan mengendalikan pengangkutan udara yang diperuntukkan dalam Perjanjian ini, sijil-sijil kelayakan terbang, sijil-sijil kecekapan dan lesen-lesen yang dikeluarkan atau disahkan oleh Pihak yang satu lagi dan masih berkuatkuasa, dengan syarat bahawa kehendak-kehendak bagi sijil-sijil atau lesen-lesen tersebut sekurang-kurangnya sama dengan standard minimum yang ditetapkan menurut Konvensyen. Tiap-tiap Pihak, walaubagaimanapun, boleh enggan mengiktiraf sebagai sah bagi maksud penerbangan di atas ruang udara wilayahnya sendiri, sijil-sijil kecekapan dan lesen-lesen bagi warganegara-warganegaranya sendiri yang diberikan atau disahkan oleh Pihak yang satu lagi.

2. Tiap-tiap Pihak boleh meminta supaya diadakan perundingan dengan Pihak yang satu lagi mengenai pemeliharaan standard keselamatan oleh Pihak yang satu lagi berhubung dengan kemudahan aeronautikal, krew udara, pesawat terbang, dan pengendalian syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan. Jika, berikutan dengan perundingan tersebut, Pihak yang pertama mendapati bahawa Pihak yang satu lagi tidak memelihara dengan berkesan dan melaksanakan standard keselamatan dan kehendak-kehendak dalam perkara ini sekurang-kurangnya sama dengan standard minimum yang ditetapkan menurut Konvensyen, Pihak yang satu lagi hendaklah memaklumkan keputusan tersebut dan langkah-langkah yang difikirkan perlu bagi menepati standard minimum ini, dan Pihak yang satu lagi hendaklah mengambil tindakan pembetulan yang bersesuaian. Tiap-tiap Pihak mempunyai hak untuk menahan, membatalkan, menggantungkan, atau mengehadkan atau mengenakan syarat-syarat kebenaran mengendalikan atau keizinan teknikal sesebuah syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi sekiranya Pihak yang satu lagi tidak mengambil tindakan pembetulan yang bersesuaian itu dalam masa yang berpatutan.

## **Perkara 7 Keselamatan Penerbangan**

1. Menurut hak-hak dan kewajipan-kewajipan mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak mengesahkan sekali lagi mengenai kewajipan mereka antara satu sama lain untuk mengawal keselamatan penerbangan awam daripada perbuatan-perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang merupakan bahagian yang melengkapkan Perjanjian ini. Tanpa menhadkan keluasan makna hak-hak dan kewajipan-kewajipan mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak hendaklah khususnya bertindak menepati peruntukan-peruntukan Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Perbuatan-Perbuatan Lain Tertentu Yang Dilakukan di dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada 14 haribulan September 1963, Konvensyen bagi Penumpasan Perampasan Pesawat Udara Yang Menyalahi Undang-Undang, yang ditandatangani di The Hague pada 16 haribulan Disember 1970, dan Konvensyen bagi Penumpasan Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang terhadap keselamatan Penerbangan Awam, yang ditandatangani di Montreal pada 23 haribulan September 1971, dan Protokol bagi Penumpasan Perbuatan-Perbuatan Aniaya Yang Menyalahi Undang-Undang di Lapangan-Lapangan Terbang yang Mengendalikan Penerbangan Awam Antarabangsa, yang ditandatangani di Montreal pada 24 haribulan Februari, 1988.

2. Tiap-tiap Pihak hendaklah memberikan atas permintaan Pihak yang satu lagi segala bantuan yang perlu kepada Pihak yang satu lagi itu untuk mencegah perbuatan-perbuatan merampas pesawat udara awam yang menyalahi undang-undang dan perbuatan-perbuatan lain yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan pesawat udara tersebut, penumpang-penumpang dan krewnya, dan lapangan-lapangan terbang dan



kemudahan-kemudahan perjalanan udara, dan untuk memberi perhatian sebarang ancaman lain terhadap keselamatan perjalanan udara awam.

3. Tiap-tiap Pihak hendaklah, dalam hubungan mereka dengan Pihak-Pihak yang lain, bertindak menepati peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan dan amalan bersesuaian yang disyorkan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan di tentukan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen; ianya akan menghendaki supaya pengendali-pengendali pesawat udara di bawah pendaftarannya, pengendali-pengendali pesawat udara yang mempunyai tempat perniagaan utama atau kediaman tetapnya di dalam wilayahnya dan pengendali-pengendali lapangan terbang di dalam wilayah tersebut bertindak menepati dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan tersebut.
4. Tiap-tiap Pihak hendaklah untuk mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan yang dikehendaki oleh Pihak yang satu lagi untuk masuk ke dalam, untuk bertolak dari, dan semasa berada di dalam wilayah-wilayah Pihak masing-masing dan tiap-tiap Pihak hendaklah memastikan bahawa langkah-langkah yang cukup dikenakan dengan berkesan di dalam wilayahnya untuk melindungi pesawat udara dan untuk memeriksa penumpang-penumpang, krew, dan bagasi mereka dan barang-barang yang dibawa sendiri, juga kargo dan barang stor pesawat udara, sebelum dan semasa menaiki pesawat dan pemunggahan. Tiap-tiap Pihak hendaklah juga memberi pertimbangan yang positif terhadap sebarang permintaan daripada Pihak yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas untuk menghadapi sesuatu ancaman tertentu.
5. Apabila sesuatu kejadian atau ancaman rampasan pesawat udara awam yang menyalahi undang-undang atau perbuatan-perbuatan lain yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan penumpang-penumpang, krew, pesawat udara, lapangan-lapangan terbang atau kemudahan-kemudahan perjalanan udara berlaku, Pihak-Pihak hendaklah membantu antara satu sama lain dengan memberikan kemudahan perhubungan dan langkah-langkah lain yang bersesuaian bertujuan untuk menamatkan dengan cepat dan selamat kejadian atau ancaman tersebut.
6. Apabila satu Pihak mempunyai alasan yang munasabah untuk mempercayai bahawa Pihak yang satu lagi tidak mematuhi peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan dari Perkara ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak tersebut boleh meminta supaya diadakan perundingan segera dengan pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak yang satu lagi. Kegagalan mencapai persetujuan yang memuaskan dalam tempoh limabelas (15) hari daripada tarikh permintaan tersebut akan menjadi alasan untuk menahan, membatalkan, menggantungkan, mengehadkan, atau mengenakan syarat-syarat keatas kebenaran mengendalikan dan keizinan teknikal sesebuah syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi. Apabila dikehendaki pada waktu kecemasan, satu Pihak boleh mengambil tindakan sementara sebelum tamat tempoh 15 hari.
7. Mana-mana Pihak yang telah melaksanakan haknya untuk menahan, membatalkan, menggantung, atau mengehadkan atau mengenakan syarat-syarat

mengenai kebenaran mengendalikan sesebuah syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan menurut perenggan 6 dari Perkara ini hendaklah memaklumkan Depositari mengenai tindakannya.

## **Perkara 8**

### **Peluang-Peluang Perdagangan**

1. Syarikat-syarikat penerbangan tiap-tiap Pihak mempunyai hak untuk:
  - a. menubuhkan pejabat-pejabat di dalam wilayah Pihak yang satu lagi bagi mempromosi dan penjualan pengangkutan udara antarabangsa;
  - b. melibatkan diri dalam penjualan pengangkutan udara di dalam wilayah Pihak yang satu lagi secara langsung dan, atas budibicara syarikat-syarikat penerbangan itu, melalui ejen-ejen mereka. Syarikat-syarikat penerbangan mempunyai hak untuk menjual pengangkutan itu, dan sesiapa juga bebas membeli pengangkutan itu, dalam matawang tempatan atau dalam matawang boleh ditukar dengan bebasnya;
  - c. menukar dan mengirinkan ke wilayah perbadanannya, atas permintaan, pendapatan tempatan yang melebihi daripada jumlah wang yang dibelanjakan setempat. Penukaran dan pengirinan hendaklah dibenarkan dengan serta-merta tanpa sekatan atau cukai berkaitan dengannya pada kadar pertukaran matawang yang terpakai bagi urusniaga semasa dan pengirinan pada tarikh pembawa membuat permohonan awal bagi pengirinan; dan
  - d. membayar perbelanjaan tempatan, termasuk pembelian-pembelian bahan api, di dalam wilayah-wilayah Pihak-Pihak yang satu lagi dalam matawang tempatan. Atas budibicara mereka, syarikat-syarikat penerbangan tiap-tiap Pihak boleh membayar perbelanjaan tersebut di dalam wilayah Pihak-Pihak yang satu lagi dalam matawang boleh tukar dengan bebasnya mengikut peraturan matawang tempatan.
2. Syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi tiap-tiap Pihak mempunyai hak:
  - a. menurut undang-undang, peraturan-peraturan dan aturan-aturan Pihak-Pihak yang lain berkenaan dengan kemasukan, kediaman, dan pekerjaan, untuk membawa masuk dan menyelenggarakan di dalam wilayah-wilayah Pihak-Pihak yang satu lagi kakitangan pengurusan, penjualan, teknikal, pengendalian, dan kakitangan pakar yang lain yang dikehendaki bagi mengadakan pengangkutan udara;

- b. untuk menjalankan pengendalian mereka di atas tanah di dalam wilayah Pihak-Pihak yang satu lagi (“pengendalian sendiri”) atau, atas pilihan mereka, memilih di antara ejen-ejen yang bersaing bagi perkhidmatan tersebut pada keseluruhannya atau sebahagiannya. Hak-hak ini hanya tertakluk kepada hambatan fizikal yang disebabkan oleh pertimbangan keselamatan lapangan terbang. Jika pertimbangan itu menghalang pengendalian sendiri, perkhidmatan di atas tanah boleh atas asas yang sama didapati oleh semua syarikat penerbangan; bayaran hendaklah berasaskan kepada kos perkhidmatan yang diberikan; dan perkhidmatan tersebut hendaklah sebanding dengan jenis dan kualiti perkhidmatan seolah-olah pengendalian sendiri dibolehkan; dan
- c. dalam mengendalikan atau memberikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dibenarkan pada laluan-laluan yang dipersetujui, bagi memasuki penyusunan-penyusunan kerjasama pemasaran seperti ruang-simpanan (blocked-space) perkongsian-kod atau penyusunan penyewaan, dengan;
  - i. syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan bagi mana-mana Pihak;
  - ii. syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan bagi mana-mana Negara atau ahli ekonomi APEC seperti yang dinyatakan dalam Tambahan kepada Lampiran yang bukan Parti kepada Perjanjian ini; dan
  - iii. pembekal pengangkutan di darat bagi mana-mana Negara atau anggota ekonomi APEC seperti yang dinyatakan di dalam Tambahan kepada Lampiran;

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

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

dengan pengangkut-pengangkut darat yang lain, termasuk pengangkutan darat yang dikendalikan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang lain dan pembekal-pembekal tidak langsung pengangkutan udara kargo. Perkhidmatan kargo yang menggunakan pengangkutan darat dan udara seperti itu boleh ditawarkan pada satu harga, dengan menyatukan harga pengangkutan udara dan darat, dengan syarat bahawa pengangkut-pengangkut tidak terkeliru dengan fakta-fakta berkaitan dengan pengangkutan tersebut.

## **Perkara 9**

### **Duti-Duti Kastam dan Bayaran**

1. Semasa tiba di dalam wilayah satu Pihak, pesawat udara yang dikendalikan dalam pengangkutan udara antarabangsa oleh syarikat penerbangan atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari mana-mana Pihak, peralatan biasanya, peralatan di atas tanah, bahan api, minyak pelincir, bekalan teknikal yang boleh digunakan, alat-alat ganti (termasuk enjin), barang-barang stor pesawat udara (termasuk tetapi tidak terhad kepada barang-barang seperti makanan, sebarang jenis minuman dan minuman keras, tembakau dan keluaran lain yang dimaksudkan untuk penjualan atau digunakan oleh penumpang-penumpang dalam kuantiti yang terhad dalam masa penerbangan), dan barang-barang lain yang dimaksudkan bagi atau digunakan semata-mata berhubung dengan pengendalian atau penservisan pesawat udara yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa hendaklah dikecualikan, atas dasar timbal balik, daripada semua sekatan import, cukai hartabenda dan levi modal, duti kastam, cukai eksais dan fee dan bayaran yang serupa yang (i) dikenakan oleh pihak-pihak berkuasa pusat atau negara, dan (ii) tidak berdasarkan kepada kos perkhidmatan yang diberikan, dengan syarat bahawa peralatan dan bekalan itu masih berada di dalam pesawat udara tersebut.

2. Hendaklah juga dikecualikan, atas dasar timbal balik, daripada cukai-cukai, levi-levi, duti-duti, fee-fee dan bayaran-bayaran yang disebutkan dalam perenggan (1) Perkara ini, terkecuali bayaran-bayaran yang berdasarkan kepada kos perkhidmatan yang diberikan:

- a. barang-barang stor pesawat udara yang dibawa masuk ke dalam atau dibekalkan dalam wilayah satu Pihak dan dibawa di dalam pesawat udara, dalam had yang munasabah, untuk kegunaan dalam pesawat udara yang terbang keluar negeri sesebuah syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa, walaupun barang-barang stor ini akan digunakan dalam sebahagian dari perjalanan yang dilakukan di atas ruang udara wilayah Pihak dimana ia dibawa di dalam pesawat udara;
- b. peralatan di atas tanah dan alat-alat ganti (termasuk enjin) yang dibawa masuk ke dalam wilayah satu Pihak untuk penservisan, penyenggaraan, atau pembaikan pesawat udara syarikat-syarikat

penerbangan Pihak-Pihak yang satu lagi yang digunakan dalam pengangkutan udara antarabangsa;

- c. bahan api, minyak pelincir dan bekalan-bekalan teknikal yang boleh digunakan yang dibawa masuk ke dalam atau dibekalkan dalam wilayah satu Pihak untuk kegunaan dalam pesawat udara syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa, walaupun bekalan-bekalan ini akan digunakan dalam sebahagian dari perjalanan yang dilakukan di atas ruang udara wilayah Pihak dimana ia dibawa di dalam pesawat udara; dan
- d. bahan-bahan promosi dan pengiklanan yang dibawa masuk ke dalam atau dibekalkan dalam wilayah satu Pihak dan dibawa di dalamnya, dalam had yang berpatutan, bagi kegunaan dalam pesawat udara yang terbang keluar negeri sesebuah syarikat penerbangan Pihak-Pihak yang satu lagi yang terlibat dalam pengangkutan udara antarabangsa, walaupun barang-barang stor ini akan digunakan dalam sebahagian dari perjalanan yang dilakukan di atas ruang udara wilayah Pihak dimana ia dibawa di dalam pesawat udara.

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

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

## **Perkara 10** **Bayaran-Bayaran Pengguna**

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

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

3. Tiap-tiap Pihak hendaklah menggalakkan perundingan di antara pihak-pihak berkuasa dan badan-badan yang layak mengenakan bayaran di dalam wilayahnya dan syarikat-syarikat penerbangan yang menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan dan kemudahan-kemudahan itu, dan hendaklah menggalakkan pihak-pihak berkuasa atau badan-badan yang layak mengenakan bayaran dan syarikat-syarikat penerbangan untuk bertukar-tukar maklumat yang mungkin diperlukan untuk membolehkan kajian semula yang tepat dibuat tentang kemunasabahan bayaran-bayaran menurut prinsip perenggan-perenggan (1) dan (2) Perkara ini. Tiap-tiap Pihak hendaklah menggalakkan pihak-pihak berkuasa yang layak mengenakan bayaran untuk memberi kepada pengguna-pengguna notis yang berpatutan mengenai sebarang cadangan perubahan ke atas bayaran pengguna bagi membolehkan pengguna-pengguna meluahkan pandangan mereka sebelum perubahan dibuat.

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

## **Perkara 11 Persaingan Yang Adil**

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

2. Tiap-tiap Pihak hendaklah membenarkan setiap syarikat penerbangan yang ditetapkan untuk menentukan kekerapan dan muatan pengangkutan udara antarabangsa yang ditawarkannya berasaskan pertimbangan-pertimbangan komersial dalam pasaran. Selaras dengan hak ini, tiada Pihak boleh bertindak menghadkan jumlah lalulintas, kekerapan atau keteraturan perkhidmatan, atau jenis atau jenis-jenis pesawat udara yang dikendalikan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi, kecuali sebagaimana yang mungkin dikehendaki atas sebab-sebab kastam, teknikal,

pengendalian, atau persekitaran di bawah syarat-syarat yang sama selaras dengan Perkara 15 Konvensyen.

3. Tiada Pihak boleh mengenakan kepada syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi keperluan penolakan pertama, nisbah angkutan (uplift ratio), bayaran tanpa bantahan (no-objection fee), atau sebarang keperluan lain berkaitan dengan muatan, kekerapan atau lalulintas.
4. Tiada Pihak boleh menghendaki pengemukaan jadual-jadual, program-program bagi penerbangan-penerbangan sewa, atau rancangan-rancangan pengendalian oleh syarikat-syarikat penerbangan Pihak yang satu lagi untuk kelulusan, kecuali sebagaimana yang mungkin dikehendaki atas dasar yang tidak berat sebelah untuk menguatkuasakan syarat-syarat yang sama yang boleh dilihat dalam perenggan 2 dari Perkara ini. Jika satu Pihak menghendaki pengemukaan untuk tujuan maklumat seperti yang boleh dilihat dalam perenggan 2 dari Perkara ini atau menghendaki pengemukaan untuk tujuan maklumat, ia hendaklah mengurangkan beban pentadbiran dan tatacara-tatacara bagi keperluan pengemukaan tersebut ke atas ejen-ejen perantaraan pengangkutan udara dan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi.
5. Tertakluk kepada peruntukan-peruntukan dalam Perjanjian ini, tiada Pihak boleh menggunakan undang-undangnya, peraturan-peraturannya, dan aturan-aturannya untuk menyekat pengendalian atau penjualan pengangkutan udara antarabangsa sewa yang disediakan dari Perjanjian ini, melainkan Pihak-Pihak tersebut menghendaki mematuhi kehendak-kehendak mereka berhubung dengan perlindungan kewangan penumpang sewa dan pembatalan penumpang sewa dan hak-hak pengembalian.
6. Menurut perenggan 1 dari Perkara ini, syarikat-syarikat penerbangan dari tiap-tiap Pihak adalah berhak untuk memasarkan perkhidmatan-perkhidmatan mereka berasaskan keadilan dan tidak berat sebelah melalui sistem tempahan komputer (CRSs) yang digunakan oleh agensi-agensi kembara atau syarikat-syarikat kembara dalam wilayah-wilayah Pihak-Pihak berkenaan. Sebagai tambahan, penjual CRS bagi tiap-tiap Pihak yang tidak melanggar peraturan-peraturan CRS, jika ada, yang dikenakan dalam wilayah-wilayah Pihak-Pihak dimana mereka mengendalikan adalah berhak kepada akses berasaskan tidak berat sebelah, berkesan dan tanpa gangguan ke atas pasaran, menyelenggara, mengendali dan menyediakan dengan bebas CRSs mereka kepada agensi-agensi kembara atau syarikat-syarikat kembara dalam wilayah Pihak-Pihak yang satu lagi. Terutama sekali, jika mana-mana syarikat penerbangan dari mana-mana Pihak memilih untuk menyertai CRS yang ditawarkan kepada agen-agen kembara atau syarikat-syarikat kembara dalam wilayah Pihak yang satu lagi, syarikat penerbangan itu hendaklah menyertai CRSs Pihak yang satu lagi itu yang dikendalikan dalam wilayah perbadanannya sepenuhnya seperti yang digunakan dalam sebarang CRS dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu, melainkan ianya boleh menunjukkan bahawa bayaran yang dikenakan oleh CRS bagi penglibatan dalam wilayah perbadanannya yang bukan komersial yang munasabah (bayaran adalah dianggap komersial yang munasabah jika bayaran yang dikenakan kepada syarikat penerbangan kerana penglibatan dalam wilayah perbadanannya oleh mana-mana CRS yang lain yang digunakan oleh agen-agen kembara

atau syarikat-syarikat kembara adalah sama atau melebihi yang dikenakan oleh CRS dari Pihak yang satu lagi bagi penyertaan). Syarikat-syarikat penerbangan dan penjual-penjual CRS dari satu Pihak hendaklah tidak berat sebelah terhadap agensi-agensi kembara atau syarikat-syarikat kembara dalam wilayah Pihak itu kerana penggunaan mereka terhadap CRS dari Pihak yang satu lagi.

## **Perkara 12 Penetapan Harga**

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

## **Perkara 13 Perundingan**

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

## **Perkara 14 Penyelesaian Pertikaian**

1. Sebarang pertikaian yang timbul di bawah Perjanjian ini yang tidak dapat diselesaikan melalui pusingan pertama perundingan-perundingan boleh dirujuk kepada beberapa orang atau badan dengan persetujuan Pihak-Pihak yang terlibat untuk mendapatkan keputusan. Sekiranya Pihak-Pihak yang terlibat tidak bersetuju, pertikaian itu hendaklah atas permintaan salah satu Pihak dikemukakan untuk timbangtara bagi Pihak yang satu lagi mengikut prosedur yang dinyatakan di bawah. Pihak yang menghadapkan pertikaian itu kepada timbangtara hendaklah memaklumkan kesemua



Pihak yang lain mengenai pertikaian itu pada masa ianya mengemukakan permintaan timbangtara.

2. Timbangtara hendaklah dengan panel yang terdiri daripada tiga orang penimbangtara yang akan ditubuhkan seperti berikut:

- a. dalam masa tiga puluh (30) hari selepas menerima permintaan untuk timbangtara, tiap-tiap Pihak yang bertikai hendaklah menamakan seorang penimbangtara. Dalam masa enam puluh (60) hari setelah kedua-dua penimbangtara ini dinamakan, Pihak-Pihak yang bertikai hendaklah dengan persetujuan melantik penimbangtara yang ketiga, yang akan bertindak sebagai Presiden panel timbangtara;
- b. jika salah satu Pihak yang bertikai gagal menamakan seorang penimbangtara, atau jika penimbangtara yang ketiga tidak dilantik menurut perenggan kecil (a) perenggan ini, salah satu Pihak boleh meminta Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa supaya melantik penimbangtara atau penimbangtara-penimbangtara yang diperlukan itu dalam masa tiga puluh (30) hari. Sekiranya Presiden Majlis itu sama kerakyatannya dengan salah satu Pihak yang bertikai, Naib Presiden yang paling kanan yang tidak hilang kelayakannya atas alasan itu hendaklah membuat lantikan tersebut.

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

4. Kecuali sebagaimana yang dipersetujui sebaliknya oleh Pihak-Pihak yang bertikai atau sebagaimana yang diarahkan oleh panel tersebut, Pihak yang mengadu hendaklah mengemukakan suatu memorandum dalam masa empat puluh lima (45) hari dari masa penimbangtara ketiga di lantik, dan jawapan dari Pihak yang satu lagi hendaklah sampai enam puluh (60) hari selepas Pihak yang mengadu mengemukakan memorandumnya. Pihak yang mengadu boleh mengemukakan rayuan sebagai jawapan dalam tempoh tiga puluh (30) hari setelah dari Pihak yang satu lagi mengirimkan jawapan tersebut dan Pihak yang satu lagi itu boleh mengemukakan rayuan bagi menjawab rayuan Pihak yang

mengadu setelah pengiriman rayuan. Panel timbangtara itu hendaklah mengadakan satu pendengaran atas permintaan salah satu Pihak atau atas daya usahanya sendiri dalam masa lima belas (15) hari setelah rayuan yang terakhir di terima.

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

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

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

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

8. Mana-mana Pihak yang lain yang terjejas secara langsung dengan pertikaian tersebut mempunyai hak untuk campurtangan dalam prosiding, di bawah syarat-syarat yang berikut:

- a. satu Pihak yang berhasrat untuk campur tangan hendaklah mengemukakan satu kenyataan bagi maksud itu kepada panel timbangtara tidak lewat dari sepuluh (10) hari setelah penimbangtara yang ketiga dinamakan.
- b. panel timbangtara hendaklah memaklumkan Pihak-Pihak yang bertikai mengenai sebarang pengisytiharan tersebut, dan tiap-tiap Pihak-Pihak yang bertikai mempunyai tiga puluh (30) hari dari tarikh pemberitahuan di hantar kepada panel timbangtara untuk mengemukakan sebarang bantahan terhadap campurtangan di bawah perenggan ini. Panel timbangtara

hendaklah membuat keputusan dalam masa lima belas (15) hari setelah tarikh bantahan itu diterima mengenai kebenaran sebarang campurtangan;

- c. jika panel timbangtara membuat keputusan untuk membenarkan campurtangan, Pihak yang campurtangan hendaklah memaklumkan kesemua Pihak yang lain kepada Perjanjian ini mengenai campurtangan itu, dan panel timbangtara hendaklah mengambil langkah-langkah yang perlu untuk membuat dokumen-dokumen mengenai perkara tersebut boleh diperolehi kepada Pihak yang campurtangan, yang akan mengemukakan rayuan-rayuan dalam bentuk dan dalam masa terhad yang akan ditetapkan oleh panel timbangtara, dalam tempoh jadual yang dinyatakan dalam perenggan 4 dari Perkara ini setakat yang praktis, dan boleh ikut serta dalam mana-mana prosiding seterusnya; dan
  - d. keputusan panel timbangtara akan mengikat sama Pihak yang campurtangan.
9. Kesemua Pihak yang bertikai, termasuk Pihak-Pihak yang campurtangan, hendaklah, setakat mana yang selaras dengan undang-undang mereka, menguatkuasakan sepenuhnya sebarang keputusan atau award panel timbangtara.
10. Panel timbangtara hendaklah menghantar salinan-salinan keputusannya atau award kepada Pihak-Pihak yang bertikai, termasuk mana-mana Pihak yang campurtangan. Panel timbangtara hendaklah memberikan salinan keputusan atau award kepada Depositari, dengan syarat layanan yang bersesuaian hendaklah diberikan kepada maklumat sulit perdagangan.
11. Perbelanjaan panel timbangtara, termasuk bayaran dan perbelanjaan penimbangtara-penimbangtara, hendaklah dibahagi sama rata oleh Pihak-Pihak yang bertikai, termasuk Pihak-Pihak yang campurtangan. Sebarang perbelanjaan yang dibuat oleh Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa berkenaan dengan prosedur-prosedur perenggan (2) (b) dari Perkara ini hendaklah dianggap sebagai sebahagian daripada perbelanjaan panel timbangtara.

### **Perkara 15** **Hubungan dengan Perjanjian-Perjanjian Lain**

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

### **Perkara 16** **Hubungan kepada Tambahan**

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

## **Perkara 17 Pindaan**

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

yang mencadangkan pindaan itu hendaklah memaklumkan kepada Depositari, yang kemudiannya akan menyediakan dan menghadapkan salinan pindaan yang disahkan kepada kesemua Pihak bagi persetujuan mereka; dan

- b. suatu pindaan yang diterima-pakai hendaklah mula berkuatkuasa bagi kesemua Pihak tiga puluh (30) hari dari tarikh Depositari menerima pemberitahuan secara bertulis mengenai persetujuan dari kesemua Pihak.

### **Perkara 18 Penarikan Balik**

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

### **Perkara 19 Tanggungjawab Depositari**

1. Salinan asal Perjanjian ini hendaklah disimpan dengan Kerajaan New Zealand, yang dengan ini ditetapkan sebagai Depositari kepada Perjanjian ini.
2. Depositari hendaklah menghantar salinan-salinan Perjanjian ini yang disahkan dan sebarang pindaan atau protokol kepada penandatanganan-penandatanganan dan negara-negara yang menyetujui dan kesemua anggota ekonomi APEC yang telah bersetuju untuk terikat dengan Perjanjian ini menurut Tambahan.
3. Depositari hendaklah memaklumkan kesemua penandatanganan-penandatanganan dan Negara yang menyetujui dan kesemua anggota ekonomi APEC yang bersetuju untuk terikat dengan Perjanjian ini menurut Tambahan:
  - a. pemberitahuan persetujuan untuk terikat dengan Perjanjian ini dan sebarang pindaan menurut Perkara-Perkara 20 dan 17, dan instrumen-instrumen anggota ekonomi APEC yang menyatakan persetujuan mereka untuk terikat dengan Perjanjian ini menurut Tambahan atau persetujuan mereka bagi sebarang pindaan menurut Perkara 17;
  - b. tarikh masing-masing dimana Perjanjian ini mula berkuatkuasa menurut Perkara 20, perenggan-perenggan 2, 3, 4 dan 6, dan tarikh

masing-masing dimana hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang terhurai dalam perenggan 2 dari Tambahan mula berkuatkuasa berikutan penyimpanan instrumen bertulis oleh anggota ekonomi APEC menurut perenggan 1 dari Tambahan.

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

## **Perkara 20** **Mula Berkuatkuasa**

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

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

3. Setelah Perjanjian ini berjalan kuatkuasanya menurut perenggan 2 dari Perkara ini, ia hendaklah berkuatkuasa bagi satu penandatanganan yang selebihnya pada tarikh Depositari menerima suratcara pengesahan, persetujuan atau kelulusan dari penandatanganan berkenaan.
4. Setelah Perjanjian ini berjalan kuatkuasanya menurut perenggan 2 dari Perkara ini, mana-mana Negara yang menjadi Pihak kepada Konvensyen-Konvensyen keselamatan penerbangan yang disenaraikan dalam Perkara 7, perenggan 1 boleh menyatakan persetujuan kepada Perjanjian ini dengan menghantar suatu suratcara penyetujuan kepada Depositari.
5. Perjanjian ini hendaklah tidak dikenakan diantara Negara yang menyetujui atau sesebuah anggota ekonomi APEC yang bersetuju untuk terikat dengan Perjanjian ini mengikut Tambahan dan mana-mana Pihak dari Perjanjian ini atau anggota ekonomi APEC dimana, dalam tempoh sembilan puluh (90) hari dari tarikh pemberitahuan Depositari kepada Pihak-Pihak mengenai penyimpanan suratcara penyetujuan atau suratcara bertulis yang menyatakan persetujuannya untuk terikat, memaklumkan Depositari secara bertulis bahawa ia tidak dikenakan diantara Pihak tersebut atau anggota ekonomi APEC dan Negara yang menyetujui atau anggota ekonomi APEC. Mana-mana penandatanganan yang menyuarakan keizinan mereka untuk terikat setelah Perjanjian ini berjalan kuatkuasanya menurut perenggan 2 dari Perkara ini, menyatakan persetujuannya untuk terikat, bolehlah memaklumkan Depositari secara bertulis bahawa Perjanjian ini tidak dikenakan diantara penandatanganan dan mana-mana negara yang menyetujui dengan Perjanjian ini, atau mana-mana anggota ekonomi APEC yang bersetuju untuk terikat dengan Perjanjian ini menurut Tambahan, sebelum Perjanjian ini berjalan kuatkuasanya bagi penandatanganan tersebut.
6. Perjanjian ini hendaklah berjalan kuatkuasanya diantara Negara yang menyetujui dan kesemua Pihak selain daripada mereka yang, menurut perenggan 5 dari Perkara ini, telah memaklumkan Depositari bagi ketidak pengenaan Perjanjian ini, pada hari ketiga puluh (30) selepas tamat tempoh sembilan puluh (90) hari yang disebutkan dalam perenggan 5 dari Perkara ini.

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

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

BAGI PIHAK BRUNEI DARUSSALAM:

BAGI PIHAK REPUBLIK CHILE:

BAGI PIHAK NEW ZEALAND:

BAGI PIHAK REPUBLIK SINGAPURA:

BAGI PIHAK AMERIKA SERIKAT:



## **TAMBAHAN**

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

## LAMPIRAN

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