



CANADA

TREATY SERIES **1996/6** RECUEIL DES TRAITÉS

---

**AIR**

Agreement between the Government of CANADA and the Government of MALAYSIA on Air Transport (with Annex)

Kuala Lumpur, January 18, 1996

In force January 18, 1996

---

**AIR**

Accord entre le gouvernement du CANADA et le gouvernement de la MALAISIE sur le transport aérien (avec Annexe)

Kuala Lumpur, le 18 janvier 1996

En vigueur le 18 janvier 1996

---





CANADA

TREATY SERIES 1996/6 RECUEIL DES TRAITÉS

---

**AIR**

Agreement between the Government of CANADA and the Government of MALAYSIA on Air Transport (with Annex)

Kuala Lumpur, January 18, 1996

In force January 18, 1996

---

**AIR**

Accord entre le gouvernement du CANADA et le gouvernement de la MALAISIE sur le transport aérien (avec Annexe)

Kuala Lumpur, le 18 janvier 1996

En vigueur le 18 janvier 1996

## **TABLE OF CONTENTS**

<b><u>ARTICLE</u></b>	<b><u>TITLE</u></b>
I	Definitions
II	Grant of Rights
III	Change of Aircraft
IV	Designation
V	Authorization
VI	Withholding, Revocation and Limitation of Authorization
VII	Application of Laws
VIII	Recognition of Certificates and Licences
IX	Aviation Security
X	Use of Airports and Aviation Facilities
XI	Capacity
XII	Statistics
XIII	Customs Duties and Other Charges
XIV	Tariffs
XV	Sales and Transfer of Funds
XVI	Taxation
XVII	Airline Representatives
XVIII	Consultations
XIX	Modification of Agreement
XX	Settlement of Disputes
XXI	Registration with ICAO
XXII	Multilateral Conventions
XXIII	Titles
XXIV	Termination
XXV	Entry into Force
ANNEX	Route Schedule

## **TABLE DES MATIÈRES**

<b><u>ARTICLE</u></b>	<b><u>TITRE</u></b>
<b>PREMIER</b>	<b>Définitions</b>
<b>II</b>	<b>Octroi des droits</b>
<b>III</b>	<b>Rupture de charge</b>
<b>IV</b>	<b>Désignation</b>
<b>V</b>	<b>Autorisation</b>
<b>VI</b>	<b>Mise en attente, révocation et limitation de l'autorisation</b>
<b>VII</b>	<b>Système de droit applicable</b>
<b>VIII</b>	<b>Reconnaissance des certificats et licences</b>
<b>IX</b>	<b>Sécurité aérienne</b>
<b>X</b>	<b>Utilisation des aéroports et autres installations</b>
<b>XI</b>	<b>Capacité de transport</b>
<b>XII</b>	<b>Relevés statistiques</b>
<b>XIII</b>	<b>Droits de douane et autres frais</b>
<b>XIV</b>	<b>Tarifs</b>
<b>XV</b>	<b>Ventes et transferts de fonds</b>
<b>XVI</b>	<b>Imposition</b>
<b>XVII</b>	<b>Représentants des entreprises de transport aérien</b>
<b>XVIII</b>	<b>Consultations</b>
<b>XIX</b>	<b>Modification de l'Accord</b>
<b>XX</b>	<b>Règlement des différends</b>
<b>XXI</b>	<b>Enregistrement auprès de l'OACI</b>
<b>XXII</b>	<b>Conventions multilatérales</b>
<b>XXIII</b>	<b>Titres</b>
<b>XXIV</b>	<b>Résiliation de l'Accord</b>
<b>XXV</b>	<b>Entrée en vigueur</b>
<b>ANNEXE</b>	<b>Tableau des routes</b>

**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;

**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) "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.



- 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 1a) 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**

#### **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

**ARTICLE III****Rupture de charge**

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.

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.

## 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

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

**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 conforment, 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**

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.



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 Convention, 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.

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

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.

- 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;

## 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

- (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

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.

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 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



**ARTICLE XIII****Droits 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

- 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

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

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,

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.

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.

**ARTICLE XVI****Imposition**

Les Parties se conforment aux dispositions de l'Article VIII 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. 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.



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.

**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 given 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.

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

**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.



Roy MacLaren  
**FOR THE GOVERNMENT  
OF CANADA**



Ling Long Sik  
**FOR THE GOVERNMENT  
OF MALAYSIA**

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

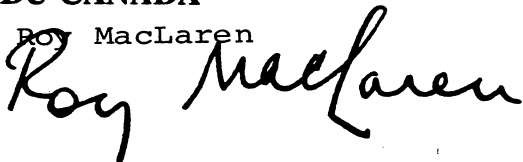
Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

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 18ième 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



**ANNEX****ROUTE SCHEDULE****SECTION I**

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

<b>A. Points of Departure</b>	<b>B. Intermediate Point</b>	<b>C. Destination Point in Canada</b>
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.

**ANNEXE****TABLEAU DE ROUTES****ARTICLE I**

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 :

<b>A. Origine</b>	<b>B. Point intermédiaire</b>	<b>C. Destination au Canada</b>
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

**SECTION II**

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

<b>A. Points of Departure</b>	<b>B. Intermediate Point</b>	<b>C. Destination Point in Malaysia</b>
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.



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 :

<b>A. Origine</b>	<b>B. Point intermédiaire</b>	<b>C. Destination en Malaisie</b>
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.

© Minister of Supply and Services Canada 1996

Available in Canada through

Associated Bookstores  
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. E3-1996/6  
ISBN 0-660-60015-3

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1996

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées  
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue E3-1996/6  
ISBN 0-660-60015-3