

**PERJANJIAN ANTARA KERAJAAN REPUBLIK FINLAND
DAN KERAJAAN MALAYSIA UNTUK
PERKHIDMATAN UDARA DI ANTARA DAN
MELAMPAUI WILAYAH MEREKA MASING-MASING**

Kerajaan Republik Finland dan Kerajaan Malaysia kemudian selepas ini disebut "Pihak-Pihak Pejanji";

Menjadi pihak kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa dibuka untuk tandatangan di Chicago pada 7 Disember 1944;

Dengan hasrat untuk membuat suatu perjanjian, selaras dengan dan tambahan kepada Konvensyen tersebut, bagi maksud mengadakan perkhidmatan udara di antara dan melampaui wilayah mereka masing-masing;

Telah bersetuju seperti berikut :

Perkara 1

Takrif

1. Bagi maksud Perjanjian ini, melainkan jika konteksnya menghendaki makna yang lain:
 - (a) istilah "Konvensyen Chicago" ertinya Konvensyen Penerbangan Awam Antarabangsa dibuka untuk tandatangan di Chicago pada 7 Disember 1944, dan termasuk apa-apa Tambahan yang diterima - pakai di bawah Perkara 90 Konvensyen itu dan apa-apa pindaan kepada Tambahan dan Konvensyen yang diterima - pakai di bawah Perkara 90 dan 94 setakat Tambahan dan pindaan itu berkuatkuasa bagi kedua-dua Pihak Pejanji;

- (b) istilah "pihak berkuasa penerbangan" ertinya, dalam hal Malaysia, Menteri Pengangkutan dan dalam hal Republik Finland, Pentadbiran Penerbangan Awam atau dalam hal kedua-dua mana-mana orang atau badan yang diberi kuasa untuk melaksanakan apa-apa fungsi yang pada masa ini dijalankan oleh Pihak Berkuasa Penerbangan tersebut atau fungsi seumpamanya;
- (c) istilah "sistem penerbangan yang ditetapkan" ertinya suatu perkhidmatan penerbangan yang telah ditetapkan dan diberi kuasa mengikut Perkara 3 Perjanjian ini;
- (d) istilah "wilayah", "perkhidmatan udara", "perkhidmatan udara antarabangsa", dan "berhenti bagi maksud bukan trafik" mempunyai erti yang diberikan kepadanya dalam Perkara 2 dan 96 Konvensyen Chicago;
- (e) istilah "Tambahan" Tambahan kepada Perjanjian ini atau sebagaimana dipinda mengikut peruntukan perenggan 2 Perkara 18 Perjanjian ini. Tambahan itu hendaklah menjadi suatu bahagian integral Perjanjian ini dan semua rujukan kepada Perjanjian hendaklah termasuk rujukan kepada Tambahan, kecuali diperuntukkan selainnya;
- (f) istilah "tarif" ertinya harga yang hendaklah dibayar bagi pengangkutan penumpang, bagasi dan kargo (tidak termasuk mel), termasuk faedah tambahan yang perlu disediakan atau tersedia dalam hubungan bawaan sedemikian dan komisen perlu dibayar untuk jualan tiket untuk pengangkutan orang atau transaksi bertulis bagi pengangkutan kargo. Ianya termasuk juga syarat-syarat yang menentukan pemakaian harga pengangkutan atau bayaran komisen.

Perkara 2

Memberi Hak Lalulintas

1. Setiap Pihak Pejanji memberi kepada Pihak Pejanji yang satu lagi hak-hak berikut yang berkenaan dengan perkhidmatan udara antarabangsa pihak kedua :

- (a) hak untuk terbang melintasi wilayahnya tanpa mendarat;
- (b) hak untuk berhenti dalam wilayahnya bagi maksud bukan lalulintas.

2. Setiap Pihak Pejanji memberi kepada Pihak Pejanji yang satu lagi hak yang dinyatakan dalam Perjanjian ini bagi maksud mengendalikan perkhidmatan udara antarabangsa pada laluan yang dinyatakan kepada Tambahan Perjanjian ini. Perkhidmatan dan laluan itu adalah kemudian daripada ini masing-masing disebut "perkhidmatan yang dipersetujui" dan "laluan yang dinyatakan". Semasa mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui pada sesuatu laluan yang dinyatakan sistem penerbangan atau penerbangan-penerbangan ditetapkan oleh setiap Negara Pejanji hendaklah sebagai tambahan hak kepada yang dinyatakan dalam perenggan 1 Perkara ini, hak untuk berhenti di dalam Wilayah Negara Pejanji yang satu lagi di tempat-tempat yang dinyatakan bagi laluan dalam Tambahan bagi maksud membawa naik dan atau menurunkan penumpang, kargo dan mel lalulintas antarabangsa secara berasingan atau gabungan.

3. Tiada apa-apa jua dalam Perjanjian ini boleh disifatkan memberi kepada sistem penerbangan ditetapkan kepunyaan satu Pihak Pejanji keistimewaan untuk membawa naik, dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, penumpang, kargo atau mel yang di bawa untuk bayaran atau sewaan dan destinasiya ialah suatu tempat lain dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi itu.

Perkara 3

Sistem Penerbangan Yang Ditetapkan Dan Kebenaran Pengendalian

1. Setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk menetapkan dengan bertulis kepada Pihak Pejanji yang satu lagi satu atau lebih sistem penerbangan untuk tujuan mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan yang telah ditetapkan.
2. Setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk menarik balik atau menukar penetapan.

3. Apabila menerima penetapan bertulis pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi hendaklah, tertakluk kepada peruntukan perenggan 4 Perkara ini dan perenggan 1 Perkara 4, tanpa tangguh memberi sistem penerbangan yang ditetapkan atau penerbangan-penerbangan kebenaran pengendalian yang berkenaan.

4. Pihak berkuasa penerbangan suatu Pihak Pejanji boleh menghendaki satu sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji satu lagi supaya memuaskan mereka bahawa ia layak memenuhi syarat-syarat yang diperihalkan di bawah undang-undang dan peraturan-peraturan kebiasaannya dan semunasabahnya dipakai kepada pengendalian perkhidmatan udara antarabangsa oleh pihak berkuasa selaras dengan peruntukan-peruntukan Konvensyen Chicago.

5. Apabila sistem penerbangan telah ditetapkan dan diberi kuasa ia boleh pada bila-bila masa mula untuk mengendali perkhidmatan yang dipersetujui, tertakluk bahawa sistem penerbangan mematuhi semua peruntukan-peruntukan yang terpakai dalam Perjanjian ini, termasuk semua yang berkaitan dengan tarif.

Perkara 4

Penolakan, Pembatalan Atau Penahanan Kebenaran Pengendalian

1. Pihak berkuasa penerbangan setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk enggan memberi atau membatalkan kebenaran pengendalian atau menahan perjalanan hak-hak yang dinyatakan dalam perenggan 2 Perkara 2 Perjanjian ini oleh sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, atau mengenakan apa-apa syarat sebagaimana yang mereka boleh sifatkan perlu dalam menjalankan hak-hak tersebut:

- (a) dalam hal jika mereka tidak berpuas hati bahawa pengawasan yang berkenaan sistem penerbangan dikekalkan di wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi dan sistem penerbangan ditubuhkan dan mempunyai tempat utama perniagaan di wilayah tersebut; atau
- (b) dalam hal kegagalan sistem penerbangan mematuhi undang-undang dan / atau peraturan-peraturan Pihak Pejanji memberi hak; atau

- (c) dalam hal sistem penerbangan gagal mengendali mengikut syarat-syarat di bawah Perjanjian.

2. Kecuali pembatalan, penahanan dan pengenaan segera syarat-syarat yang disebut dalam perenggan 1 Perkara ini adalah penting untuk mengelakkan penyalahgunaan undang-undang dan / atau peraturan-peraturan, hak sedemikian hendaklah dijalankan hanya selepas perundingan dengan pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji satu lagi. Perundingan itu hendaklah bermula dalam tempoh lima belas (15) hari dari tempoh permintaan perundingan atau selainnya sebagaimana dipersetujui antara Pihak-Pihak Pejanji.

Perkara 5

Pengecualian Dari Cukai-Cukai, Duti Kastam Dan Caj-Caj Lain

1. Pesawat udara yang dikendalikan dalam perkhidmatan antarabangsa oleh sistem penerbangan yang ditetapkan salah satu Pihak Pejanji, serta kelengkapan biasanya, alat-alat ganti, bekalan bahan api dan pelincir dan barang simpanan pesawat udara (termasuk makanan, minuman dan tembakau) yang ada di atas pesawat udara itu hendaklah dikecualikan daripada semua duti kastam, fee pemeriksaan dan caj-caj lain seumpamanya setibanya di wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, dengan syarat bahawa kelengkapan, bekalan dan barang simpanan itu terus berada di atas pesawat udara sehingga masa ia dieksport semula atau digunakan oleh pesawat udara semasa penerbangan di atas wilayah itu.

2. Maka hendaklah ada pengecualian daripada cukai-cukai, duti-duti, fee-fee dan caj-caj merujuk kepada perenggan 1 Perkara ini, dengan pengecualian caj berdasarkan kepada harga perkhidmatan yang di beri :

- (a) barang simpanan pesawat udara yang dibawa di wilayah salah satu Pihak Pejanji, dalam lingkungan yang munasabah, untuk kegunaan pesawat udara luar yang terlibat dalam perkhidmatan udara antarabangsa sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi;
- (b) alatan ganti, termasuk enjin, yang diperkenalkan ke dalam wilayah salah satu Pihak Pejanji untuk penyelenggaraan atau pembaikan pesawat udara yang

terlibat dalam perkhidmatan udara antarabangsa sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi;

- (c) bahan api, pelincir dan bekalan teknikal yang boleh digunakan yang perkenalkan atau dibekalkan ke dalam wilayah salah satu Pihak Pejanji untuk kegunaan perkhidmatan udara antarabangsa perkhidmatan udara yang ditetapkan Pihak Pejanji yang satu lagi, walaupun apabila bekalan-bekalan itu digunakan dalam sebahagian perjalanan yang dilaksanakan di atas wilayah yang Pihak Pejanji yang disebut terdahulu, di wilayah di mana mereka berlepas.

3. Material yang dirujuk dalam perenggan 2 Perkara ini boleh dikehendaki diletakkan di bawah pengawasan dan kawalan kastam.

4. Kelengkapan bawaan udara biasa, termasuk material, bekalan dan alat ganti yang biasanya disimpan di atas pesawat udara yang dikendalikan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji, hanya boleh dipunggah di wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi dengan kelulusan pihak berkuasa kastam Pihak Pejanji itu. Dalam hal sedemikian, mereka boleh diletakkan di bawah pengawasan pihak berkuasa tersebut sehingga masa ia dieksport semula atau dilupuskan mengikut peraturan-peraturan kastam.

5. Bagasi dan kargo dalam transit terus melintasi wilayah Pihak Pejanji hendaklah dikecualikan dari cukai, duti kastam, yuran dan caj-caj yang seumpama itu tidak berdasarkan harga perkhidmatan pada masa pendaratan dan berlepas.

Perkara 6

Aktiviti Perdagangan

1. Sistem penerbangan yang ditetapkan oleh setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk menyenggara di wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, dalam skop undang-undang dan peraturan-peraturan yang berkuatkuasa, pejabat-pejabat dan pentadbiran sedemikian, perdagangan dan kakitangan teknikal yang mungkin diperlukan bagi kehendak sistem penerbangan yang ditetapkan.

2. Sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak-Pihak Pejanji hendaklah bebas menjual perkhidmatan pengangkutan udara melalui dokumen pengangkutan mereka sendiri di wilayah kedua-dua Pihak Pejanji, sama ada secara terus atau melalui ejen, dalam apa-apa matawang. Setiap Pihak Pejanji hendaklah menahan diri supaya tidak menyekat hak sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak Pejanji yang satu lagi untuk menjual, dan mana-mana orang untuk membeli pengangkutan sedemikian.

Perkara 7

Pemakaian Undang-Undang Dan Peraturan-Peraturan

1. Undang-undang dan peraturan-peraturan satu Pihak Pejanji yang menguasai kemasukan ke dalam atau berlepas dari wilayahnya pesawat udara yang terlibat dalam navigasi udara antarabangsa atau pengendalian dan navigasi pesawat udara sedemikian semasa melintasi wilayah itu hendaklah terpakai bagi perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi.
2. Undang-undang dan peraturan-peraturan satu Pihak Pejanji yang menguasai kemasukan ke dalam, persinggahan di dalam atau dan berlepas dari wilayahnya penumpang, anak kapal, kargo atau mel, seperti formaliti mengenai kemasukan, keluar, emigresen dan imigresen, serta juga kastam dan langkah kebersihan hendaklah terpakai bagi penumpang, anak kapal, kargo atau mel yang dibawa oleh pesawat udara perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi semasa ia berada di dalam wilayah tersebut.
3. Penumpang-penumpang, bagasi dan kargo dalam transit secara langsung melintasi wilayah salah satu Pihak Pejanji dan tidak meninggalkan kawasan lapangan terbang yang direzabkan bagi maksud itu hendaklah, kecuali dalam soal keselamatan menentang keganasan dan lanun udara, tertakluk kepada tidak lebih daripada kawalan mudah.

Perkara 8

Peruntukan Daya Muatan

1. Sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak-Pihak Pejanji hendaklah mempunyai peluang yang adil dan samarata untuk mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan yang dinyatakan dalam Tambahan kepada Perjanjian ini.
2. Dalam mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan setiap Pihak Pejanji hendaklah mengambil kira kepentingan perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi supaya tidak menyentuh secara tak wajar perkhidmatan yang diadakan oleh perkhidmatan penerbangan yang disebut terkemudian itu pada keseluruhan atau sebahagian daripada laluan yang sama.
3. Perkhidmatan yang dipersetujui yang diadakan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak-Pihak Pejanji hendaklah mengekalkan sebagai matlamat utamanya peruntukan, pada faktor muatan yang munasabah, daya muatan yang cukup untuk menampung kehendak masakini keperluan semasa dan semunasabahnya dijangkakan bagi pengangkutan penumpang, kargo dan mel yang bermula dari atau yang destinasiya ialah wilayah Pihak Pejanji yang telah menetapkan perkhidmatan penerbangan itu.
4. Hak untuk membawa naik atau menurunkan pada perkhidmatan lalulintas antarabangsa yang dipersetujui yang destinasiya dan yang bermula dari negara-negara ketiga di tempat atau tempat-tempat pada laluan yang ditetapkan dalam Tambahan kepada Perjanjian ini hendaklah dijalankan mengikut prinsip am pembangunan pengangkutan udara antarabangsa dan hendaklah tertakluk kepada prinsip am daya muatan yang berkait kepada :
 - (a) kehendak lalulintas antara negara asal dan negara-negara destinasi utama lalulintas ;
 - (b) kehendak untuk operasi ekonomi pada laluan yang ditetapkan; dan
 - (c) kehendak lalulintas bagi wilayah yang dilalui oleh perkhidmatan penerbangan itu setelah mengambil kira perkhidmatan tempatan dan "region".

Perkara 9

Kelulusan Program Lalulintas

1. Sistem penerbangan yang ditetapkan oleh salah satu Pihak Pejanji hendaklah mengemukakan program lalulintasnya (untuk tempoh-tempoh lalulintas musim panas dan musim sejuk) untuk kelulusan pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi sekurang-kurangnya tiga puluh (30) hari sebelum bermulanya pengendalian. Program itu hendaklah termasuk khususnya jadual, kekerapan perkhidmatan dan jenis pesawat udara yang digunakan. Pihak berkuasa penerbangan hendaklah memberi keputusan terhadap pengemukakan program lalulintas sedemikian dalam masa dua puluh (20) hari dari tarikh sistem penerbangan yang berkenaan mengemukakan programnya untuk kelulusan.
2. Setiap perubahan dalam program lalulintas dan permintaan untuk kebenaran mengendalikan penerbangan tambahan hendaklah dikemukakan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan untuk kelulusan pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi. Permintaan untuk perubahan atau untuk penambahan penerbangan sedemikian hendaklah diuruskan dengan segera oleh pihak berkuasa penerbangan.

Perkara 10

Tarif

1. Tarif yang akan dikenakan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan oleh salah satu Pihak Pejanji bagi pengangkutan kepada atau dari wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi hendaklah ditetapkan pada tahap yang munasabah, dengan mengambil kira tentang semua faktor relevan, termasuk kos mengendalikan perkhidmatan, keuntungan munasabah, ciri-ciri perkhidmatan (seperti status kelajuan dan penempatan), kepentingan pengguna dan tarif perkhidmatan penerbangan lain bagi mana-mana bahagian laluan yang dinyatakan. Tarif-tarif ini hendaklah ditetapkan mengikut peruntukan-peruntukan seterusnya dalam Perkara ini.
2. Tarif yang dirujuk dalam perenggan 1 Perkara ini adalah tertakluk kepada perundingan di antara sistem penerbangan yang ditetapkan yang terlibat berkenaan dengan setiap laluan yang

ditetapkan. Walau bagaimanapun, perundingan antara perkhidmatan udara hendaklah bukan satu kehendak mandatori untuk fail dan penubuhan tarif.

3. Setiap tarif hendaklah difailkan untuk kelulusan pihak berkuasa penerbangan kedua-dua Pihak Pejanji sekurang-kurangnya tiga puluh (30) hari (atau tempoh yang lebih pendek sebagaimana yang boleh dipersetujui oleh pihak berkuasa penerbangan kedua-dua Pihak Pejanji) sebelum tarikh yang dicadangkan untuk pengenalannya.

4. Setiap tarif yang dicadangkan hendaklah diluluskan oleh pihak berkuasa penerbangan setiap Pihak Pejanji pada bila-bila masa. Ketiadaan kelulusan itu akan dikira telah diluluskan oleh pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji melainkan ia dalam tempoh dua puluh (20) hari selepas tarikh pemfailan oleh pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji telah diserahkan pada pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji satu lagi notis bertulis ketidaklulusan tarif yang dicadangkan. Walau bagaimanapun, sekiranya pihak berkuasa penerbangan memberi notis bertulis ketidaklulusan itu pihak berkuasa penerbangan boleh meminta salah satu Pihak Pejanji berusaha menetapkan tarif melalui perjanjian.

5. Sekiranya pihak berkuasa penerbangan tidak boleh menetapkan kadar tarif di bawah peruntukan 4 Perkara ini, pertikaian boleh atas permintaan salah satu Pihak Pejanji diselesaikan mengikut peruntukan Perkara 17 Perjanjian ini.

6. Setiap tarif yang ditetapkan mengikut peruntukan Perkara ini hendaklah terus berkuatkuasa sehingga ia digantikan dengan tarif baru yang ditetapkan mengikut peruntukan-peruntukan Perkara ini. Melainkan sebaliknya dipersetujui oleh pihak berkuasa penerbangan kedua-dua Pihak Pejanji tarif tidak mempunyai ditambah kesahihannya di bawah perenggan ini lebih daripada dua belas (12) bulan selepas tarikh ianya tamat.

Perkara 11

Caj Kawalan Udara

Fee dan caj-caj bagi penggunaan lapangan terbang dan lain-lain kemudahan penerbangan yang dikenakan oleh pihak berkuasa yang layak di wilayah salah satu Pihak Pejanji di atas pesawat udara sistem penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi hendaklah adil dan munasabah dan

tidaklah boleh lebih tinggi daripada yang dikenakan atas kapal terbang perkhidmatan udara nasional yang terlibat dalam perkhidmatan udara antarabangsa yang sama.

Perkara 12

Keselamatan Penerbangan

1. Selaras dengan hak dan kewajiban mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak Pejanji berikrar semula bahawa kewajiban mereka kepada satu sama lain untuk melindungi keselamatan penerbangan awam terhadap perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang menjadi suatu bahagian integral dalam Perjanjian ini. Tanpa menghadkan keluasan hak dan kewajiban mereka di bawah undang-undang antarabangsa Pihak-Pihak Pejanji hendaklah khususnya bertindak bertepatan dengan peruntukan Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Perbuatan-Perbuatan Tertentu Lain Yang Dilakukan dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963, Konvensyen untuk Membentasi Perampasan Pesawat Udara Yang Menyalahi Undang-Undang, yang ditandatangani di The Hague pada 16 Disember 1970 dan Konvensyen untuk Membentasi Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang Terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, yang ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971.

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

3. Pihak-Pihak Pejanji hendaklah, selaras dengan peruntukan keselamatan penerbangan dan dan kehendak-kehendak teknikal yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan ditetapkan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen Chicago setakat yang peruntukan keselamatan dan kehendak-kehendak itu terpakai bagi Pihak-Pihak Pejanji; mereka hendaklah menghendaki supaya pengendali pesawat udara yang berdaftar dengannya atau pengendali pesawat udara yang mempunyai tempat utama perniagaan mereka atau yang pemastautin tetap dalam wilayah mereka dan pengendali lapangan terbang dalam wilayah mereka bertindak selaras dengan peruntukan keselamatan penerbangan itu.

4. Setiap Pihak Pejanji bersetuju supaya pengendali pesawat udara itu boleh dikehendaki untuk mematuhi peruntukan keselamatan dan kehendak-kehendak yang dirujuk dalam perenggan 3 di atas yang dikehendaki oleh Pihak Pejanji yang satu lagi untuk masuk ke dalam, berlepas dari atau semasa di dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi. Setiap Pihak Pejanji hendaklah menjamin bahawa langkah-langkah yang mencukupi adalah diambil dengan berkesan dalam wilayahnya untuk melindungi pesawat udara dan untuk memeriksa penumpang, anak kapal, barang-barang yang di bawa, bagasi, kargo dan barang simpanan pesawat udara sebelum dan semasa menaiki atau dimuatkan ke dalam pesawat udara. Setiap Pihak Pejanji hendaklah juga memberikan pertimbangan yang menyokong kepada apa-apa permintaan daripada Pihak Pejanji yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas untuk berhadapan dengan sesuatu ancaman tertentu.

5. Apabila berlaku sesuatu insiden atau ancaman insiden perampasan pesawat udara yang menyalahi undang-undang atau perbuatan menyalahi undang-undang yang lain terhadap keselamatan pesawat udara, penumpangnya, anak kapal, pesawat udara, lapangan terbang atau kemudahan navigasi udara, Pihak-Pihak Pejanji hendaklah membantu satu sama lain dengan mempermudah perhubungan dan langkah-langkah lain yang sesuai bertujuan menamatkan insiden dan ancaman insiden itu dengan segera dan selamat.

6. Apabila Pihak Pejanji mempunyai sebab-sebab munasabah untuk percaya bahawa Pihak Pejanji yang satu lagi telah menyeleweng daripada peruntukan keselamatan penerbangan Perkara ini, Pihak Berkuasa Penerbangan Pihak Pejanji yang pertama boleh meminta perundingan segera dengan Pihak Berkuasa Penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi.

Perkara 13

Pemindahan Wang

Setiap Pihak Pejanji hendaklah memberi perkhidmatan penerbangan ditetapkan Pihak Pejanji yang satu lagi hak untuk meremitkan kepada ibu pejabatnya lebih wang masuk berbanding perbelanjaan yang tepat di dalam wilayah Pihak Pejanji pertama itu. Prosedur bagi peremitan

tersebut bagaimanapun, hendaklah mengikut peraturan-peraturan pertukaran asing Pihak Pejanji yang di dalam wilayahnya hasil itu terakru.

Perkara 14

Maklumat Dan Statistik

Pihak berkuasa penerbangan mana-mana satu Pihak Pejanji hendaklah membekalkan kepada pihak berkuasa penerbangan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi, atas permintaan mereka apa-apa maklumat dan statistik lain yang semunasabahnya dikehendaki bagi maksud mengkaji semula daya muatan dalam perkhidmatan yang dipersetujui oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak-Pihak Pejanji.

Perkara 15

Pertandingan Yang Adil

1. Maka hendaklah sistem penerbangan yang ditetapkan oleh kedua-dua Pihak Pejanji mempunyai peluang yang adil dan sama rata untuk menyertai dalam pengangkutan udara antarabangsa yang diliputi Perjanjian ini.
2. Setiap Pihak Pejanji hendaklah sekiranya perlu, mengambil langkah-langkah yang sewajarnya dalam bidang kuasanya untuk mengelakkan segala bentuk diskriminasi atau pertandingan tidak adil yang melibatkan pertandingan kedudukan sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji.

Perkara 16

Perundingan

Dalam semangat kerjasama rapat pihak berkuasa penerbangan mana-mana satu Pihak Pejanji boleh pada bila-bila masa meminta perundingan apa-apa terhadap perkara yang berkaitan dengan

Perjanjian ini bagi menjamin pelaksanaan dan pematuhan peruntukan-peruntukan Perjanjian ini. Perundingan itu hendaklah bermula dalam tempoh enam puluh hari dari tarikh Pihak Pejanji yang satu lagi menerima permintaan itu, melainkan jika dipersetujui selainnya oleh pihak-pihak berkuasa penerbangan.

Perkara 17

Penyelesaian Pertikaian

1. Jika apa-apa pertikaian di antara Pihak-Pihak Pejanji berbangkit berhubungan dengan tafsiran atau pemakaian Perjanjian ini, Pihak-Pihak Pejanji hendaklah pada kali pertama berusaha untuk menyelesaikannya melalui rundingan langsung.
2. Jika Pihak-Pihak Pejanji gagal untuk mencapai satu penyelesaian pertikaian itu melalui rundingan langsung, oleh mereka boleh merujuk pertikaian itu untuk keputusan kepada orang atau badan yang mereka persetujui, sekiranya mereka tidak bersetuju, atas permintaan mana-mana satu Pihak Pejanji, dikemukakan untuk keputusan kepada suatu tribunal tiga penimbangtara, seorang akan dicalonkan oleh setiap Pihak Pejanji dan yang ketiga akan dilantik oleh kedua-dua yang dicalonkan itu. Setiap Pihak Pejanji hendaklah mencalon seorang penimbangtara dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh penerimaan daripada Pihak Pejanji yang lagi satu notis melalui saluran diplomatik meminta penyelesaian timbangtara oleh tribunal berkenaan, dan penimbangtara ketiga hendaklah dilantik dalam tempoh enam puluh (60) hari. Sekiranya mana-mana satu Pihak Pejanji gagal mencalon penimbangtara dalam tempoh yang ditetapkan, Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam boleh meminta mana-mana satu Pihak Pejanji melantik seorang penimbangtara atau penimbangtara-penimbangtara sebagaimana dikehendaki. Dalam semua keadaan penimbangtara ketiga hendaklah rakyat negara ke tiga dan hendaklah bertindak sebagai Presiden tribunal timbangtara.
3. Pihak-Pihak Pejanji hendaklah mematuhi apa-apa keputusan yang diberi di bawah perenggan 2 Perkara ini.
4. Perbelanjaan timbangtara hendaklah di kongsi sama rata antara Pihak-Pihak Pejanji.

Perkara 18

Pindaan

1. Jika mana-mana satu Pihak Pejanji berpendapat adalah wajar untuk diubahsuaikan mana-mana peruntukan Perjanjian ini, ia boleh meminta perundingan dengan Pihak Pejanji yang lagi satu. Perundingan itu hendaklah bermula dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh penerimaan permintaan itu, melainkan kedua-dua Pihak Pejanji bersetuju untuk melanjutkan tempoh. Apa-apa ubahsuaian yang dipersetujui dalam perundingan itu hendaklah dipersetujui oleh setiap Pihak Pejanji mengikut prosedur undang-undang dan berkuatkuasa pada hari pertama bulan kedua selepas pihak-pihak pejanji memaklumkan masing-masing bahawa prosedur telah diikuti.

2. Walau apa pun peruntukan-peruntukan perenggan 1 Perkara ini, ubahsuaian terhadap Tambahan boleh dipersetujui antara pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji dan hendaklah berkuatkuasa sebagaimana dipersetujui.

Perkara 19

Konvensyen Berbilang Pihak

Sekiranya suatu konvensyen udara berbilang pihak berkuatkuasa berkenaan dengan kedua-dua Pihak Pejanji, peruntukan-peruntukan konvensyen itu hendaklah terpakai. Perundingan mengikut Perkara 16 Perjanjian ini boleh diadakan dengan tujuan menentukan takat mana Perjanjian ini adalah terlibat oleh peruntukan-peruntukan konvensyen berbilang pihak tersebut.

Perkara 20

Penamatan

1. Mana-mana satu Pihak Pejanji boleh pada bila-bila masa memberikan notis kepada Pihak Pejanji yang satu lagi keputusannya untuk menamatkan perjanjian ini. Notis itu hendaklah diberitahu secara serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.
2. Dalam hal sedemikian, Perjanjian ini hendaklah tamat dua belas bulan selepas tarikh penerimaan notis itu oleh Pihak Pejanji yang satu lagi. Dalam ketiadaan pengakuteraan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, notis hendaklah disifatkan telah diterima empat belas hari selepas penerimaan notis oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

Perkara 21

Pendaftaran Dengan ICAO

Perjanjian ini dan apa-apa pertukaran padanya hendaklah didaftarkan dengan Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

Perkara 22

Tajuk

Tajuk adalah dimasukkan dalam Perjanjian ini di kepala setiap Perkara hanya bagi maksud rujukan dan kemudahan dan tidak dengan apa jua cara mentakrif atau menghadkan skop atau tujuan Perjanjian ini.

Perkara 23

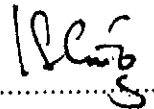
Mula Berkuatkuasa

Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada hari pertama bulan kedua selepas Pihak-Pihak Pejanji telah memaklumkan melalui saluran diplomatik laluan masing-masing bahawa prosedur yang diperlukan bagi perjanjian ini berkuatkuasa telah selesai.

Di buat pada 5 hb. November 1997 di Kuala Lumpur dalam dua salinan asal dalam bahasa Finland, bahasa Melayu dan Inggeris. Kesemua teks sama sahinya. Jika terdapat apa-apa ketakkonsistenan teks Bahasa Inggeris hendaklah terpakai.



.....
Bagi Pihak Kerajaan
Republik Finland



.....
Bagi Pihak Kerajaan
Malaysia

TAMBAHAN

1. Laluan yang akan dikendalikan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan di Malaysia, dalam kedua-dua arah :

Ruang 1	Ruang 2	Ruang 3	Ruang 4
<u>Tempat bermula</u>	<u>Tempat perantaraan</u>	<u>Tempat di Finland</u>	<u>Tempat di luar</u>
Tempat di Malaysia	Mana-mana tiga tempat	Tempat di Finland	Mana-mana tiga tempat

Tempat perantaraan dan tempat di luar akan dipilih secara bebas oleh Malaysia; setiap tempat akan bertukar selepas 60 hari notis diberi kepada Finland.

2. Laluan yang akan dikendalikan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan di Finland, dalam kedua-dua arah :

Ruang 1	Ruang 2	Ruang 3	Ruang 4
<u>Tempat bermula</u>	<u>Tempat perantaraan</u>	<u>Tempat di Malaysia</u>	<u>Tempat di luar</u>
Tempat di Finland	Mana-mana tiga tempat	Tempat di Malaysia	Mana-mana tiga tempat

Tempat perantaraan dan tempat di luar akan dipilih secara bebas oleh Finland; setiap tempat akan bertukar selepas 60 hari notis diberi kepada Malaysia.

3. Sistem penerbangan ditetapkan mana-mana satu Pihak Pejanji boleh dalam mana-mana atau semua penerbangan tidak singgah di mana-mana tempat perantaraan atau tempat di luar dengan syarat semua perkhidmatan bermula atau tamat dalam kawasan sistem penerbangan Pihak Pejanji.