



PERJANJIAN ANTARA KERAJAAN MONGOLIA
DENGAN KERAJAAN MALAYSIA BAGI
PENGANGKUTAN UDARA

Kerajaan Mongolia dan Kerajaan Malaysia

Selaku pihak kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam
Antarabangsa; dan

Berhasrat untuk membuat suatu Perjanjian bertujuan mewujudkan
perkhidmatan pengangkutan udara di antara kawasan mereka dan
melampaui kawasan mereka,

Telah bersetuju seperti berikut:

Perkara 1

Takrif

Bagi maksud Perjanjian ini, melainkan jika konteks menghendaki
makna yang lain:

(a) istilah "Perjanjian" ertinya Perjanjian ini,
Tambahannya dan apa-apa pindaan kepada Perjanjian;

(b) istilah "Konvensyen" ertinya Konvensyen mengenai
Penerbangan Awam Antarabangsa yang dibuka untuk
ditandatangani di Chicago pada hari ketujuh

Disember 1944, dan termasuklah apa-apa Tambahan yang diterimapakai di bawah Perkara 90 Konvensyen itu dan apa-apa pindaan kepada Tambahan atau Konvensyen dibawah Perkara 90 dan 94 Konvensyen itu, setakat yang Tambahan dan pindaan itu mula berkuatkuasa bagi kedua-dua Pihak Pejanji;

(c) istilah "pihak berkuasa penerbangan" ertinya, dalam hal Mongolia, Menteri Pembangunan Infrastruktur dan mana-mana orang atau badan yang diberikuasa untuk melaksanakan apa-apa fungsi yang pada masa kini yang dijalankan oleh Menteri itu atau fungsi yang sama dan dalam hal Malaysia, Menteri Pengangkutan dan mana-mana orang atau badan yang diberikuasa untuk melaksanakan apa-apa fungsi yang pada masa ini dijalankan oleh Menteri itu atau fungsi yang sama;

(d) istilah "sistem penerbangan yang ditetapkan" ertinya suatu penerbangan yang ditetapkan dan diberikuasa mengikut Perkara 3 Perjanjian ini;

(e) istilah "wilayah" berkaitan dengan sesesuatu Negeri mempunyai maksud yang telah diberikan kepadanya dalam Perkara 2 Konvensyen tersebut;

(f) istilah "perkhidmatan udara", "perkhidmatan udara antarabangsa", "penerbangan" dan "berhenti bagi maksud bukan trafik" masing-masing mempunyai erti yang diberikan kepadanya dalam Perkara 96 Konvensyen;



(g) istilah "laluan yang dinyatakan" ertinya mana-mana laluan yang telah ditetapkan dalam Tambahan;

(h) istilah "perkhidmatan yang dipersetujui" ertinya perkhidmatan udara yang dikendalikan mengikut laluan yang ditentukan.

Perkara 2

Hak Lalulintas dan Keistimewaan Lalulintas

(1) Setiap Pihak Pejanji memberi Pihak Pejanji yang satu lagi keistimewaan yang dinyatakan dalam Perjanjian ini untuk membenarkan sistem penerbangan yang ditetapkan menubuhkan dan mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui.

(2) Tertakluk kepada peruntukan-peruntukan Perjanjian ini, suatu sistem penerbangan yang ditetapkan oleh setiap Pihak Pejanji hendaklah menikmati keistimewaan yang berikut:

(a) untuk terbang tanpa mendarat melintasi wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi;

(b) untuk berhenti di wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi bagi maksud bukan trafik; dan

(c) semasa mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan yang dinyatakan, untuk berhenti di dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi di tempat yang dinyatakan bagi laluan itu



dalam Tambahan bagi maksud menurun dan membawa naik lalu lintas antarabangsa berupa penumpang, kargo dan mel, sama ada berasingan atau kedua-duanya sekali.

(3) Tiada apa-apa jua dalam perenggan (2) Perjanjian ini boleh disifatkan sebagai memberi sistem penerbangan yang ditetapkan satu Pihak Pejanji keistimewaan untuk membawa, di dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, penumpang, kargo dan mel yang diangkut untuk saraan atau sewaan dan menuju ke suatu tempat yang lain di dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi.

Perkara 3

Penetapan dan Pemberikuasaan

(1) Setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk menetapkan secara bertulis kepada Pihak Pejanji yang satu lagi suatu sistem penerbangan bagi maksud mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan yang dinyatakan.

(2) Apabila penetapan itu diterima, Pihak Pejanji yang satu lagi hendaklah, tertakluk kepada peruntukan perenggan (3) dan (4) Perkara ini, tanpa kelengahan memberi sistem penerbangan yang ditetapkan itu kebenaran pengendalian yang bersesuaian kepada sistem penerbangan yang ditetapkan.



(3) Pihak berkuasa penerbangan satu Pihak Pejanji boleh menghendaki suatu sistem penerbangan yang ditetapkan oleh pihak Pejanji yang satu lagi untuk memuaskan hati mereka bahawa sistem penerbangan itu berkelayakan untuk memenuhi syarat yang ditetapkan di bawah undang-undang dan peraturan yang biasanya dan semunasabahnya dipakai oleh pihak berkuasa tersebut bagi pengendalian perkhidmatan udara antarabangsa yang mematuhi peruntukan Konvensyen.

(4) Setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk enggan memberi kebenaran pengendalian yang disebut di dalam perenggan (2) Perkara ini, atau mengenakan apa-apa syarat yang mereka fikirkan perlu untuk dijalankan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan terhadap keistimewaan yang dinyatakan dalam Perkara 2 Perjanjian ini, dalam mana-mana hal jika Pihak Pejanji itu tidak berpuas hati bahawa pemilikan substantial dan pengawalan yang berkesan sistem penerbangan itu adalah terletak kepada Pihak Pejanji yang menetapkan sistem penerbangan itu atau rakyatnya.

(5) Sistem penerbangan yang ditetapkan dan diberikuasa mengikut peruntukan dalam perenggan (1) dan (2) Perkara ini boleh mula mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui pada bila-bila masa dengan syarat bahawa sistem penerbangan itu mematuhi peruntukan yang terpakai dalam Perjanjian ini.'



PERKARA 4

Pembatalan Pemberikuasaan

(1) Pihak berkuasa penerbangan setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk membatalkan suatu pemberikuasaan pengendalian atau menggantung penggunaan keistimewaan yang dinyatakan dalam perenggan (2) Perkara 2 oleh sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak Pejanji yang satu lagi, atau untuk mengenakan apa-apa syarat sebagaimana yang mereka fikirkan perlu dalam menggunakan keistimewaan itu:

(a) dalam mana-mana hal jika mereka tidak berpuas hati bahawa pemilikan substantial dan pengawalan berkesan sistem penerbangan itu adalah teletak hak kepada Pihak Pejanji yang menetapkan sistem penerbangan itu atau rakyatnya; atau

(b) dalam hal sistem penerbangan itu tidak mematuhi undang-undang dan peraturan pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang memberikan keistimewaan itu; atau

(c) dalam hal sistem penerbangan itu selainnya tidak mematuhi peruntukan Perjanjian ini.

(2) Melainkan jika pembatalan, penggantungan atau pengenaan serta merta syarat yang telah ditetapkan dalam



Perenggan (1) Perkara ini adalah diperlukan untuk menghalang pelanggaran lanjut undang-undang atau peraturan, hak sedemikian hendaklah digunakan hanya setelah runding bicara dengan pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi diadakan.

PERKARA 5

Pemakaian Undang-Undang dan Peraturan

(1) Undang-undang dan peraturan satu Pihak Pejanji yang mengelolakan kemasukan ke dalam atau keberangkatan dari wilayahnya akan pesawat udara yang terlibat dalam penerbangan udara antarabangsa atau yang berhubungan dengan pengendalian dan penerbangan pesawat udara sedemikian semasa dalam wilayahnya sendiri, hendaklah dipatuhi oleh sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak Pejanji yang satu lagi.

(2) Undang-undang dan peraturan satu Pihak Pejanji yang mengelolakan kemasukan ke dalam, persinggahan di dalam, atau keberangkatan dari wilayahnya akan penumpang, anak kapal, kargo atau mel, termasuk formaliti mengenai masuk dan keluar, penghijrahan dan imigresen, paspot, kastam, matawang dan kuarantin hendaklah terpakai kepada penumpang, anak kapal, kargo atau mel yang dibawa oleh sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi.



(3) Tiada mana-mana Pihak Pejanji boleh memberi apa-apa keutamaan kepada mana-mana lain sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak Pejanji yang satu lagi dalam pemakaian undang-undang dan peraturan yang disebutkan dalam perenggan (1) dan (2) Perkara ini.

PERKARA 6

Perwakilan Sistem Penerbangan

Setiap Pihak Pejanji akan memberi kepada sistem penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi hak untuk menubuhkan pejabat perwakilan dalam wilayahnya. Pejabat perwakilan tersebut bolehlah termasuk perdagangan, operasi dan kakitangan teknikal. Pejabat perwakilan dan kakitangan mereka hendaklah ditubuhkan mengikut undang-undang dan peraturan yang berkuatkuasa dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi itu.

PERKARA 7

Aktiviti Komersial

(1) Setiap Pihak Pejanji memberikan kepada sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak Pejanji yang satu lagi hak untuk terlibat dalam penjualan pengangkutan udara dalam wilayahnya secara terus dan menurut budibicara sistem penerbangan tersebut melalui agennya. Sistem penerbangan yang ditetapkan tersebut mempunyai hak untuk menjual pengangkutan itu dalam matawang wilayah itu atau, setakat



yang dibenarkan oleh undang-undang negara, dalam matawang yang boleh ditukarkan dengan secara bebas di negara lain.

(2) Setiap Pihak Pejanji hendaklah memberi kepada sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak Pejanji yang satu lagi hak pertukaran percuma lebihan resit ke atas perbelanjaan yang diperolehi oleh sistem penerbangan di dalam wilayah Pihak Pejanji yang pertama berkaitan dengan pengendalian perkhidmatan yang dipersetujui, dalam matawang yang boleh ditukarkan dengan secara bebas mengikut peraturan yang berkuatkuasa.

PERKARA 8

Pengiktirafan Perakuan dan Lesen

Perakuan layak terbang, perakuan kekompetenan dan lesen yang dikeluarkan atau dianggap sah oleh mana-mana satu Pihak Pejanji hendaklah semasa tempoh keesahannya, diiktiraf sebagai sah oleh Pihak Pejanji yang satu lagi. Setiap Pihak Pejanji mempunyai hak, bagaimanapun, untuk tidak mengiktiraf sebagai sah, bagi maksud penerbangan di dalam wilayahnya, perakuan kekompetenan dan lesen yang diberikan kepada rakyatnya sendiri atau dianggap sah untuk mereka oleh Pihak Pejanji yang satu lagi.



PERKARA 9

Pengecualian daripada Duti Kastam dan Caj Lain

(1) Pesawat udara yang dikendalikan atas perkhidmatan antarabangsa oleh sistem penerbangan yang ditetapkan mana-mana satu Pihak Pejanji, dan juga kelengkapan biasanya, alat ganti, bekalan bahan api dan pelincir dan barang simpanan pesawat udara (termasuk makanan, minuman dan tembakau) di atas pesawat itu hendaklah dikecualikan daripada segala duti kastam, fee pemeriksaan dan lain-lain duti atau cukai apabila sampai di wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, dengan syarat kelengkapan dan bekalan itu tetap berada di atas pesawat hingga ke masa ia hendak dieksport semula.

(2) Bekalan bahan api, pelincir, alat ganti, kelengkapan biasa dan barang simpanan pesawat yang dibawa masuk ke dalam wilayah suatu Pihak Pejanji oleh atau bagi pihak sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak Pejanji yang satu lagi atau dibawa ke atas pesawat udara yang dikendalikan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan itu dan bertujuan hanya untuk kegunaan pengendalian perkhidmatan udara antarabangsa oleh sistem penerbangan yang ditetapkan hendaklah dikecualikan daripada semua duti dan caj kebangsaan, termasuk duti kastam dan fee pemeriksaan yang dikenakan di wilayah Pihak Pejanji yang pertama itu, walaupun sekiranya bekalan ini akan digunakan pada sebahagian perjalanan yang dibuat di atas wilayah Pihak



Pejanji yang membawanya ke atas pesawat. Bahan yang disebutkan di atas boleh dikehendaki supaya diletakkan di bawah kawalan atau pengawasan kastam.

(3) Kelengkapan biasa pesawat udara, alat ganti, barang simpanan pesawat dan bekalan bahan api dan pelincir yang berada di atas pesawat mana-mana satu Pihak Pejanji boleh dikeluarkan di dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi hanya dengan kelulusan pihak berkuasa kastam Pihak Pejanji itu, yang boleh menghendaki supaya bahan itu diletakkan di bawah pengawasan mereka hingga ke masa ia hendak dieksport semula atau selainnya dimusnahkan mengikut peraturan kastam.

(4) Bahan api, pelincir, alat ganti, kelengkapan biasa pesawat udara dan barang-barang simpanan pesawat udara yang dibawa naik ke dalam pesawat udara suatu Pihak Pejanji dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi dan digunakan semata-mata untuk penerbangan di antara dua tempat dalam wilayah Pihak Pejanji yang terkemudian itu hendaklah diberikan layanan berkenaan dengan duti kastam, fee pemeriksaan dan lain-lain duti atau caj kebangsaan atau tempatan yang serupa, yang tidak kurang baik daripada yang diberikan kepada sistem penerbangan kebangsaan Pihak Pejanji itu.



PERKARA 10

Peruntukan Kapasiti

(1) Maka hendaklah ada peluang yang adil dan saksama bagi sistem penerbangan yang ditetapkan kedua-dua Pihak Pejanji untuk mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan yang dinyatakan.

(2) Dalam mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui itu, sistem penerbangan yang ditetapkan setiap Pihak Pejanji hendaklah mengambilkira kepentingan sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak Pejanji yang satu lagi supaya tidak menjejaskan secara tak wajar perkhidmatan yang disediakan oleh penerbangan Pihak Pejanji yang disebut kemudian itu pada keseluruhan atau sebahagian daripada laluan yang sama.

(3) Perkhidmatan yang dipersetujui yang disediakan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hubungan rapat dengan kehendak awam bagi pengangkutan pada laluan yang dinyatakan dan hendaklah mempunyai peruntukan itu sebagai matlamat utamanya, pada faktor muatan yang munasabah, kapasiti yang cukup untuk menampung kehendak semasa dan yang semunasabahnya dijangkakan bagi mengangkut penumpang, kargo dan mel yang bermula dari atau menuju ke wilayah Pihak Pejanji yang telah menetapkan sistem penerbangan itu. Peruntukan untuk mengangkut penumpang, kargo dan mel yang di bawa naik atau



diturunkan di tempat pada laluan yang ditetapkan dalam wilayah Negara selain daripada Pihak Pejanji yang menetapkan sistem penerbangan hendaklah dibuat menurut prinsip bahawa kapasiti hendaklah berkaitan dengan:

- (a) kehendak lalulintas ke dan dari wilayah Pihak Pejanji yang telah menetapkan sistem penerbangan;
- (b) kehendak lalulintas kawasan yang melaluinya sistem penerbangan itu lalu setelah mengambilkira perkhidmatan tempatan dan serantau; dan
- (c) kehendak pengendalian sistem penerbangan yang melalui.

Perkara 11

Tarif

(1) Bagi maksud perenggan yang berikut, istilah tarif bermakna harga yang dikenakan bayaran untuk pengangkutan penumpang dan kargo dan syarat di mana harga tersebut terpakai, termasuk harga dan syarat untuk agensi dan lain-lain perkhidmatan tambahan, tetapi tidak termasuk upah dan syarat untuk pengangkutan mel.

(2) Tarif yang hendak dikenakan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak Pejanji bagi pengangkutan ke atau dari wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi hendaklah



diwujudkan pada tahap yang munasabah, dengan mengambilkira tentang semua faktor relevan, termasuk kos pengendalian, keuntungan munasabah, dan tarif sistem penerbangan lain.

(3) Tarif yang disebut dalam perenggan (2) Perkara ini hendaklah, jika boleh, dipersetujui antara sistem penerbangan yang ditetapkan kedua-dua Pihak Pejanji dan persetujuan itu hendaklah, di mana boleh, dicapai menggunakan prosidur Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa.

(4) Jika satu tarif tidak dapat dipersetujui mengikut peruntukan dalam perenggan (3) Perkara ini, pihak berkuasa penerbangan kedua-dua Pihak Pejanji hendaklah berusaha untuk mencapai persetujuan tarif yang sesuai.

(5) Jika persetujuan antara kedua-dua pihak berkuasa penerbangan di bawah peruntukan perenggan (4) Perkara ini, tidak boleh dicapai, pertikaian itu hendaklah diselesaikan mengikut peruntukan Perkara 15 Perjanjian ini.

Perkara 12

Maklumat dan Statistik

Pihak berkuasa penerbangan mana-mana satu Pihak Pejanji hendaklah membekalkan kepada pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi, apabila diminta oleh mereka, apa-apa penyata statistik berkala atau



penyataan statistik lain yang semunasabahnya dikehendaki bagi maksud mengkaji semula kapasiti perkhidmatan yang dipersetujui oleh sistem penerbangan yang ditetapkan Pihak Pejanji yang pertama disebutkan itu. Penyata itu hendaklah termasuk maklumat yang dikehendaki untuk menentukan jumlah lalulintas yang diangkut oleh sistem penerbangan yang ditetapkan itu mengenai perkhidmatan yang dipersetujui.

Perkara 13

Keselamatan Penerbangan

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



mana konvensyen lain yang berhubung dengan keselamatan penerbangan awam yang kepadanya kedua-dua Pihak Pejanji menjadi pihak.

(2) Pihak Pejanji hendaklah apabila diminta menyediakan segala bantuan yang perlu mengikut undang-undang dan peraturan masing-masing kepada satu sama lain untuk mencegah perbuatan bertentangan dengan keselamatan pesawat udara, penumpang dan anak kapal, lapangan terbang dan kemudahan penerbangan udara, dan apa-apa ancaman lain kepada keselamatan penerbangan awam.

(3) Pihak Pejanji hendaklah, dalam hubungan bersesama mereka, bertindak bertepatan dengan peruntukan keselamatan penerbangan yang diwujudkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan yang ditetapkan sebagai Tambahan kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa setakat yang peruntukan keselamatan itu terpakai kepada Pihak Pejanji; setiap mereka hendaklah menghendaki supaya sistem penerbangan mereka dan pegendali lapanganterbang dalam wilayah mereka bertindak bertepatan dengan peruntukan keselamatan penerbangan.

(4) Setiap Pihak Pejanji bersetuju bahawa sistem penerbangan sedemikian dikehendaki untuk menepati peruntukan keselamatan penerbangan yang disebut dalam perenggan (3) di atas yang dikehendaki oleh Pihak Pejanji yang satu lagi bagi kemasukan ke dalam, keberangkatan dari,



atau semasa dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi. Setiap Pihak Pejanji hendaklah mengambil langkah yang sesuai dalam wilayahnya sendiri untuk melindungi pesawat udara dan untuk memeriksa penumpang, anak kapal, barang yang dibawa bersama, bagasi, kargo dan barang-barang simpanan pesawat udara sebelum dan semasa menaiki atau pemunggahan. Setiap Pihak Pejanji hendaklah memberi pertimbangan yang positif kepada sebarang permintaan daripada Pihak Pejanji yang satu lagi bagi langkah keselamatan khas istimewa yang munasabah untuk menangani ancaman yang khusus.

(5) Apabila berlaku sesuatu peristiwa atau ancaman peristiwa perbuatan yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan penumpang dan anak kapalnya lapangan terbang atau kemudahan penerbangan udara, maka Pihak Pejanji hendaklah membantu satu sama lain dengan mempermudah perhubungan dan langkah lain yang sesuai yang bertujuan untuk menamatkan peristiwa atau ancaman peristiwa itu dengan cepat dan selamat.

Perkara 14

Rundingbicara

Dalam semangat kerjasama yang rapat, pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji hendaklah berunding antara satu sama lain dari semasa ke semasa dengan tujuan untuk memastikan perlaksanaan dan pematuhan yang memuaskan



peruntukan Perjanjian ini dan Tambahannya, dan hendaklah juga berunding bila perlu untuk memperuntukkan ubahsuaian seterusnya.

Mana-mana Pihak Pejanji boleh meminta perundingan, sama ada melalui perbincangan atau persuratan dan hendaklah bermula dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh permintaan, kecuali kedua-dua Pihak Pejanji bersetuju kepada perlanjutan jangka masa tersebut.

Perkara 15

Penyelesaian Pertikaian

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

(2) Jika Pihak Pejanji gagal mencapai suatu penyelesaian melalui perundingan, pertikaian itu boleh, pada permintaan salah seorang Pihak Pejanji, dikemukakan untuk keputusan kepada suatu tribunal terdiri daripada tiga orang penimbangtara, satu dinamakan oleh setiap Pihak Pejanji dan yang ketiga hendaklah dipersetujui oleh kedua-dua penimbangtara yang dipilih, dengan syarat penimbangtara ketiga bukan rakyat mana-mana Pihak Pejanji. Penimbangtara ketiga akan bertindak sebagai Presiden tribunal penimbangtara. Setiap Pihak Pejanji hendaklah



melantik seorang penimbangtara dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh penerimaan oleh salah seorang Pihak Pejanji daripada Pihak Pejanji yang satu lagi nota diplomatik meminta timbangtara pertikaian tersebut dan penimbangtara ketiga akan dipersetujui dalam tempoh enam puluh (60) hari yang selanjutnya. Jika salah seorang Pihak Pejanji tidak melantik penimbangtaranya sendiri dalam tempoh enam puluh (60) hari atau penimbangtara ketiga tidak dapat dipersetujui dalam tempoh yang dikehendaki, Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa bolehlah, pada permintaan salah satu Pihak Pejanji, melantik seorang Penimbangtara sepertimana diperlukan.

(3) Pihak-Pihak mengakujanji untuk mematuhi apa-apa keputusan yang diberikan di bawah perenggan (2) Perkara ini.

(4) Perbelanjaan penimbangtara negara hendaklah ditanggung oleh Pihak Pejanji masing-masing. Semua perbelanjaan lain tribunal timbangtara, termasuk fee dan perbelanjaan bagi penimbangtara ketiga akan dikongsi sama rata.

Perkara 16

Pengubahsuaian Perjanjian

Jika mana-mana satu Pihak Pejanji berpendapat wajar untuk mengubahsuaikan mana-mana peruntukan Perjanjian ini, ia boleh memohon rundingan dengan Pihak Pejanji yang satu



lagi. Rundingan itu, yang antara pihak berkuasa penerbangan boleh melalui perbincangan atau melalui persuratan, hendaklah bermula dalam tempoh enam puluh (60) hari dari tarikh permintaan melainkan jika Pihak Pejanji bersetuju dengan perlanjutan tempoh ini. Apa-apa pengubahsuaian yang dipersetujui hendaklah mula berkuatkuasa selepas mereka telah mengesahkan melalui pertukaran nota diplomatik. Pengubahsuaian kepada Tambahan hendaklah dibuat melalui perjanjian langsung antara pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji. Pengubahsuaian sedemikian hendaklah berkuatkuasa mulai dari tarikh kelulusan pihak berkuasa penerbangan.

Perkara 17

Konvensyen Berbilang Pihak

Sekiranya apa-apa konvensyen berbilang pihak am berkenaan dengan pengangkutan udara yang dibuat antara kedua-dua Pihak Pejanji adalah terikat, Perjanjian ini hendaklah dipinda supaya menepati peruntukan konvensyen itu.

Perkara 18

Penamatan

Mana-mana satu Pihak Pejanji boleh pada bila-bila masa memberikan notis melalui saluran diplomatik kepada Pihak Pejanji yang satu lagi akan keputusannya untuk menamatkan



Perjanjian ini. Satu salinan notis itu hendaklah dihantar serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Dalam hal yang sedemikian, Perjanjian ini hendaklah tamat dua belas (12) bulan selepas tarikh penerimaan notis itu oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, melainkan jika notis penamatan itu ditarik balik melalui persetujuan sebelum habisnya tempoh ini. Sekiranya tiada akuan penerimaan notis oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, notis hendaklah disifatkan telah diterima empat belas (14) hari selepas Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa menerima notis itu.

Perkara 19

Pendaftaran

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

Perkara 20

Tajuk

Tajuk adalah dimasukkan dalam Perjanjian ini di kepala setiap perkara hanya untuk tujuan rujukan dan kemudahan dan tidak dalam apa-apa cara pun mentakrif, menghad atau menjelaskan skop atau maksud Perjanjian ini.



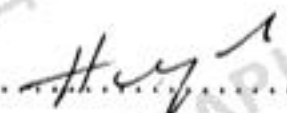
Perkara 21

Mula Berkuatkuasa

Perjanjian ini hendaklah diluluskan oleh setiap Pihak Pejanji mengikut prosidur perlembagaannya dan hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh semasa pertukaran nota diplomatik yang menunjukkan kelulusan sedemikian.

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

Dibuat dalam dua salinan di Ulaanbaatar pada 9 September 1997 dalam Bahasa Mongolia, Malaysia dan Inggeris, kesemua teks adalah sama sahinya. Dalam kes di mana terdapat perbezaan teks Bahasa Inggeris hendaklah mengatasi.


.....
Bagi Kerajaan Mongolia


.....
Bagi Kerajaan Malaysia



TAMBAHAN

Bahagian A

Laluan yang akan dikendalikan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan pihak Mongolia di dalam kedua-dua hala:

Tempat di Mongolia	Tempat perantaraan	Tempat di Malaysia	Tempat yang melampaui
Ulaanbaatar	Seoul, Bangkok	Kuala Lumpur	Singapura

Bahagian B

Laluan yang dikendalikan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan pihak Malaysia di dalam kedua-dua hala:

Tempat di Malaysia	Tempat perantaraan	Tempat di Mongolia	Tempat yang melampaui
Tempat di dalam Malaysia	Seoul, Beijing, Shanghai	Ulaanbaatar	Moscow



Nota :

- (1) Sebarang atau semua tempat perantaraan dan/atau tempat melampaui di dalam laluan yang ditetapkan boleh, pada budibicara setiap sistem penerbangan yang ditetapkan, ditinggalkan dari mana-mana atau kesemua penerbangan, melainkan penerbangan tersebut bermula dan tamat dalam wilayah Pihak Pejanji masing-masing yang telah menetapkan penerbangan tersebut.
- (2) Sebarang tempat perantara dan/atau tempat melampaui boleh dilanggan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan oleh satu Pihak Pejanji tanpa menggunakan hak kelima kebebasan trafik di antara tempat tersebut dan di wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi. Hak kelima kebebasan trafik boleh, walau bagaimanapun, digunakan oleh sistem penerbangan yang ditetapkan oleh satu Pihak Pejanji selepas mendapat kelulusan dahulu daripada pihak berkuasa penerbangan Pihak Pejanji yang satu lagi.