









**CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DE PERU**

**Y EL GOBIERNO DE MALASIA**

**PARA SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO**

El Gobierno de Perú y el Gobierno de Malasia

Siendo partes a la Convención sobre Aviación Civil Internacional; y

Deseando celebrar un Convenio con el fin de establecer servicios de transporte aéreo,

Han acordado lo siguiente:

**ARTICULO 1**

**DEFINICIONES**

Para los fines del presente Convenio, salvo que el contexto requiera lo contrario :

a) el término "la Convención" quiere decir la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago el 7 de Diciembre de 1944 e incluye todo anexo adoptado conforme el Artículo 90 de dicha Convención y cualquier enmienda a los Anexos o la Convención conforme a los Artículos

90 y 94 de los mismos, en la medida en que estos se hayan puesto en vigencia para ambas Partes Contratantes;

b) el término "autoridades aeronáuticas" quiere decir, en el caso de Malasia, el Ministro de Transportes y cualquier persona u órgano autorizado para desempeñar cualquier tipo de funciones actualmente ejercidas por dicho Ministro o funciones similares, y en el caso de Perú, el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, o cualquier persona u órgano autorizado a desempeñar dichas funciones actualmente ejercidas por dicho Ministro o funciones similares;

c) el término "aerolínea designada" quiere decir una aerolínea o aerolíneas que una Parte Contratante habrá designado, por medio de notificación escrita a la otra Parte Contratante, de conformidad con el Artículo 3 del presente Convenio, para la operación de servicios aéreos en las rutas especificadas en dicha notificación;

d) los términos "territorio" y "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "aerolínea" y "parada para fines de no tráfico" tienen las acepciones respectivamente asignadas a ellos en los Artículos 2 y 96 de la Convención; y

e) el término "Anexo al presente Convenio" quiere decir los Cuadros de Ruta para el presente Convenio o como se enmienda de conformidad con las disposiciones del Artículo 15 del presente Convenio. El "Anexo al presente Convenio" deberá formar parte integral de este Convenio y todas las referencias al Convenio deberán incluir referencias al Anexo, excepto se estipule lo contrario.



**ARTÍCULO 2****DERECHOS Y PRIVILEGIOS DE TRÁFICO**

## E. OROITRA

(1) Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio para los fines de operación de servicios aéreos en las rutas especificadas en los Cuadros del Anexo al presente Convenio (de ahora en adelante llamado "los servicios acordados" y las "rutas especificadas").

(2) Con sujeción a las disposiciones del presente Convenio, una aerolínea designada por cada Parte Contratante gozará de los siguientes privilegios:

(a) volar sin aterrizar a lo largo del territorio de la otra Parte Contratante;

(b) hacer paradas en dicho territorio para fines de no tráfico; y

(c) mientras se opera un servicio acordado en una ruta específica, para hacer paradas en dicho territorio en el punto o puntos especificados para esa ruta el Cuadro del Anexo al presente Convenio para los fines de transportar y llevar por medio del tráfico internacional pasajeros, carga y correo

(3) Nada de lo dispuesto en el párrafo (2) del presente Artículo se considerará como concesión a la aerolínea designada de una Parte Contratante de los privilegios de llevar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga o



correo llevados por remuneración o contratación y destinados para otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.

DERECHOS Y PRIVILEGIOS DE TRÁFICO

**ARTÍCULO 3**

**AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN**

- (1) Cada Parte Contratante deberá tener el derecho de designar por escrito a la otra Parte Contratante una aerolínea o aerolíneas con el fin de operar los servicios acordados en las rutas especificadas.
- (2) Al recibo de la designación, la otra Parte Contratante deberá, sujeta a las disposiciones de los párrafos (3) y (4) del presente Artículo, conceder sin retraso a la aerolínea o aerolíneas designadas la autorización de operación apropiada.
- (3) Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden requerir que una aerolínea designada por la otra Parte Contratante cumpla con las calificaciones para satisfacer las condiciones prescritas según las leyes y regulaciones normal y razonablemente aplicadas por ellos de conformidad con las disposiciones de la Convención para la operación de servicios aéreos comerciales internacionales.
- (4) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de rehusar aceptar la designación de una aerolínea y de retirar o revocar la concesión a una aerolínea de los privilegios especificados en el párrafo (2) del artículo 2 del presente Convenio o de imponer dichas condiciones conforme pueda considerarse necesario en el ejercicio de dichos privilegios por parte de



una aerolínea en todo caso en que no se cumpla con que la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea estén conferidos a la Parte Contratante que designa la aerolínea o a los nacionales de la Parte Contratante que designan la aerolínea.

(5) En todo momento, una vez que las disposiciones de los párrafos (1) y (2) del presente Artículo hayan sido cumplidas, una aerolínea designada y autorizada de esta manera puede comenzar a operar los servicios acordados siempre y cuando dichos servicios no sean operados sin que esté vigente una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 del presente Convenio con respecto a dicho servicio.

(6) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de suspender el ejercicio por parte de una aerolínea de los privilegios especificados en el párrafo (2) del Artículo 3 del presente Convenio, o de imponer dichas condiciones conforme lo considere necesario en el ejercicio por parte de una aerolínea de dichos privilegios en cualquier caso en que una aerolínea no cumpla con las leyes o regulaciones de la Parte Contratante que concede dichos privilegios o no cumpla de otro modo con operar de conformidad con las disposiciones prescritas en el presente Convenio, siempre y cuando, salvo que una suspensión o imposición inmediata de las condiciones sea esencial para prevenir posteriores violaciones de leyes y regulaciones, este derecho deberá ejercerse sólo luego de la consulta con la otra Parte Contratante.



**ARTÍCULO 4****EXONERACIÓN DE DERECHOS SOBRE COMBUSTIBLE****LUBRICACIÓN Y REPUESTOS**

(1) La aeronave que opera en servicios internacionales por parte de la aerolínea designada de cualquier Parte Contratante, así como su equipo regular, repuestos, abastecimiento de combustible y lubricantes y almacenes de aeronaves (incluyendo alimento, bebidas y tabaco) a bordo de dicha aeronave estarán exonerados de todos los derechos de aduana, gastos de inspección y otros derechos o impuestos a la llegada en el territorio de la otra Parte Contratante, dado que dicho equipo y suministros permanecen a bordo de la aeronave hasta el tiempo en que sean reexportados.

(2) Los abastecimientos de combustible, lubricantes, repuestos, equipo regular y almacenes de aeronaves introducidos en el territorio de una Parte Contratante por o en representación de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante o llevados a bordo de la aeronave operada por dicha aerolínea designada y destinada únicamente al uso en la operación de servicios internacionales estarán exonerados de todos los derechos y costos nacionales, incluyendo derechos de aduana y gastos de inspección impuestos en el territorio de la Primera Parte Contratante, incluso cuando estos suministros deben usarse en las partes del viaje realizado sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual son llevados a bordo. Los materiales antes mencionados pueden ser requeridos para que se mantengan bajo supervisión o control de aduanas.



(3) El equipo regular transportado por aire, repuestos, almacenes de la aeronave y abastecimientos de combustible y lubricantes retenidos a bordo de la aeronave de cualquier Parte Contratante pueden ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante sólo con la aprobación de las autoridades de aduanas de esa Parte, quienes pueden requerir que estos materiales sean colocados bajo su supervisión hasta dicho que sean reexportados o de lo contrario desechados de conformidad con las regulaciones aduaneras.

(4) Al combustible, lubricantes, repuestos, equipo regular de la aeronave y almacenes de la aeronave llevados a bordo de la aeronave de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante y usados únicamente en vuelos entre dos puntos en el territorio de la segunda Parte Contratante se deberá conceder, con respecto a derechos de aduana, costos de inspección y otros derechos y costos nacionales o locales similares, un trato no menos favorable que aquel otorgado a la aerolínea nacional de esa Parte Contratante.

## **ARTÍCULO 5**

### **ACTIVIDADES COMERCIALES**

(1) Sujeta a las disposiciones de leyes y regulaciones vigentes en el territorio de cada Parte Contratante, una aerolínea designada por una Parte Contratante de conformidad con el Artículo 3, está autorizada a mantener el personal técnico, administrativo y comercial requerido para la operación de servicios aéreos de conformidad con el Anexo al presente



Convenio y a establecer y operar oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante.

(2) Cada Parte Contratante otorgará a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante el derecho a comprometerse en la venta del transporte aéreo en su territorio directamente y, a criterio de la aerolínea, a través de sus agentes. Cada aerolínea tendrá el derecho a vender dicho transporte, y toda persona comprará libremente dicho transporte en la moneda de ese territorio o, sujeta a las leyes y regulaciones nacionales, en moneda libremente convertible de otros países.

#### **ARTÍCULO 6**

##### **LEYES Y REGULACIONES SOBRE LA ENTRADA Y SALIDA**

(1) Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante que regulan la entrada a y salida de su territorio de la aeronave comprometida en navegación aérea internacional de vuelos de dicha aeronave sobre ese territorio se deberán aplicar a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante.

(2) Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante que regulan la entrada a, estada en, y salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o correo, tales como trámite con respecto de la entrada, salida, emigración e inmigración, así como todas las medidas sanitarias y aduaneras se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga o correo llevado por la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante mientras estos se encuentran en dicho territorio.



(3) Ninguna Parte Contratante puede otorgar cualquier tipo de preferencia a su propia aerolínea en relación a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante en la aplicación de las leyes y regulaciones referidas en los párrafos (1) y (2) del presente Artículo.

## **ARTÍCULO 7**

### **DISPOSICIONES SOBRE LA CAPACIDAD**

(1) Deberá haber justa e igual oportunidad para las aerolíneas designadas de ambas parte contratantes para operar los servicios acordados en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.

(2) Al operar los servicios acordados, la aerolínea designada de cada Parte Contratante deberá tomar en consideración los intereses de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante con el fin de no afectar indebidamente los servicios que la segunda otorga en toda o parte de las mismas rutas.

(3) Los servicios acordados otorgados por las aerolíneas designadas de las Partes Contratantes deberán tener estrecha relación con los requisitos del público por transporte en las rutas especificadas y deberán tener como su objetivo primario la provisión, en un factor de carga razonable, de capacidad adecuada para llevar los requisitos actuales y razonablemente anticipados para el transporte de pasajeros, carga y correo que se originan de o son destinados al territorio de la Parte



Contratante que ha designado la aerolínea. La provisión para el transporte de pasajeros, carga y correo tomados y puestos en puntos en rutas especificadas en los territorios de Estados diferentes a aquel que designa la aerolínea se hará de conformidad con los principio generales de que la capacidad estará relacionada con:

(a) requisitos de tráfico a y del territorio de la Parte Contratante que ha designado la aerolínea;

(b) requisitos de tráfico del área a través de la cual la aerolínea pasa después de tomar en consideración otros servicios de transporte aéreo establecidos por las aerolíneas de los Estados que comprenden el área; y

(c) requisitos de operaciones directas de la aerolínea.

(4) Las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes deberán periódicamente determinar conjuntamente la aplicación práctica de los principio contenidos en los párrafos precedentes del presente Artículo para la operación de los servicios acordados por parte de las aerolíneas designadas, los que deberán incluirse en un Memorándum de Entendimiento entre las dos autoridades aeronáuticas.

#### **ARTÍCULO 8**

##### **TARIFAS**

(1) El término "Tarifa" quiere decir :



(a) el precio acordado por una aerolínea para el transporte de pasajeros y su equipaje en servicios aéreos programados y los costos y condiciones para servicios auxiliares a dicho transporte;

(b) el flete cobrado por una aerolínea para el transporte de carga (excluyendo el correo) en servicios aéreos programados;

(c) las condiciones que rigen la disponibilidad o aplicabilidad de cualquier porcentaje sobre el precio o el flete incluyendo cualquier beneficio correspondiente a éste; y

(d) el porcentaje de la comisión pagada por una aerolínea a un agente con respecto a los boletos vendidos o las guías de carga aéreas completadas por dicho agente para el transporte en servicios aéreos programados.

(2) Cada Parte deberá permitir que los precios para transporte aéreo sean establecidos por cada aerolínea designada basándose en consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes deberá limitarse a :

(a) la prevención de precios o prácticas predatorias o discriminatorias;

(b) la protección de los consumidores de precios que sean indebidamente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y



(c) la protección de las aerolíneas de precios que sean artificialmente bajos debido a un subsidio u apoyo gubernamental directo o indirecto.

(3) Cada Parte puede requerir la notificación o aviso a sus autoridades aeronáuticas de los precios propuestos a ser cobrados hacia o desde su territorio por parte de aerolíneas de la otra Parte. La notificación o aviso por parte de las aerolíneas de ambas partes podrá ser requerida no mas allá de 60 días antes de la fecha propuesta de entrada en vigencia. En casos individuales se podrá permitir la notificación o aviso en un período más corto que el normalmente requerido.

(4) Ninguna de las Partes deberá emprender medidas unilaterales para prevenir la inauguración o continuación de un precio propuesto a ser cobrado o cobrado por (a) una aerolínea de cualquiera de las Partes o por una aerolínea de un tercer país para transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o (b) una aerolínea de una Parte para transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y un tercer país, incluyendo en ambos casos el transporte sobre una base interlineal o intralineal. Si cualquiera de las Partes considera que dicho precio es incompatible con las consideraciones

establecidas en el párrafo (1) del presente artículo, deberá solicitar consultas y notificar a la otra Parte de las razones de su insatisfacción a la brevedad de lo posible. Dichas consultas deberán ser celebradas en un plazo no mayor a 30 días después de la recepción de la solicitud, y las Partes deberán cooperar para asegurar la información necesaria para la resolución razonable del asunto. Si las Partes llegan a un



acuerdo con respecto a un precio por el cual se ha entregado una notificación de insatisfacción, cada Parte deberá realizar sus mejores esfuerzos para poner en vigencia dicho acuerdo. Sin un acuerdo mutuo dicho precio deberá mantenerse o continuar en vigencia.

(5) Sin perjuicio del párrafo (3) del presente Artículo, cada Parte deberá permitir a (a) cualquier aerolínea de cualquiera de las Partes o a cualquier aerolínea de un tercer país llegar a un precio menor o más competitivo propuesto o cobrado por cualquier otra aerolínea o compañía de charter para transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, y (b) cualquier aerolínea de una Parte llegar a un precio menor o más competitivo propuesto o cobrado por cualquier otra aerolínea o compañía de charter para transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y un tercer país.

#### **ARTÍCULO 9**

##### **CARGOS PARA EL USUARIO**

Ninguna de las Partes Contratantes deberá imponer o permitir que se impongan en una aerolínea designada de la otra Parte Contratante, cargos para el usuario superiores a aquellos impuestos en su propia aerolínea designada que lleva a cabo servicios internacionales similares.



**ARTICULO 10****SEGURIDAD AERONÁUTICA**

(1) Conforme a sus derechos y obligaciones según el derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación para con la otra Parte de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilegal, constituye parte integral de este Convenio. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones según el derecho internacional, las Partes Contratantes deberán en particular actuar de conformidad con las disposiciones de la Convención sobre Delitos y Algunos otros Actos cometidos a Bordo de una Aeronave, suscrita en Tokio el 14 de Setiembre de 1963, la Convención para la supresión del Secuestro Ilegal de aeronaves, suscrita en la Haya el 16 de Diciembre de 1970 y la Convención para la Supresión de Actos Ilegales contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrita en Montreal el 23 de Setiembre de 1971 y cualquier otra Convención relativa a la Seguridad de la Aviación Civil de la cual ambas Partes Contratantes forman Parte.

(2) Las Partes Contratantes deberán proporcionar previa solicitud toda la ayuda necesaria a la otra parte para prevenir actos de secuestro ilegal de aeronaves civiles y otros actos ilegales contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos y servicios de aeronavegación, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.



(3) Las Partes Contratantes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad aeronáutica establecidas por la Organización Internacional de Aviación Civil y designadas como Anexos a la Convención en la medida en que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; cada Parte Contratante deberá requerir que los operadores de aeronaves de su registro o los operadores que tengan su sede principal de negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad aeronáutica. Por consiguiente cada Parte Contratante deberá informar a la otra Parte contratante de cualquier diferencia entre sus regulaciones y prácticas nacionales y las disposiciones sobre seguridad aeronáutica antes mencionadas. Cualquiera de las Partes Contratantes puede solicitar consultas inmediatas con la otra Parte Contratante en cualquier momento para discutir cualquiera de dichas diferencias.

(4) Cada Parte Contratante acuerda observar las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte Contratante para el ingreso al territorio de aquella otra Parte Contratante y para tomar las medidas adecuadas para proteger las aeronaves y para inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los artículos que partan, así como la carga y los depósitos de la aeronave antes de y durante el abordaje o carga. Cada Parte Contratante deberá además dar positiva consideración a cualquier solicitud de la otra Parte Contratante de medidas de seguridad especiales para hacer frente a una amenaza particular a la aviación.



(5) En caso de ocurrir un incidente o amenaza de incidente de secuestro ilegal de una aeronave u otros actos ilegales contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, la aeronave, aeropuertos y servicios de aeronavegación, las Partes Contratantes deberán ayudarse mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a terminar rápidamente, y con el mínimo riesgo de muerte, con dicho incidente o amenaza del mismo.

#### **ARTICULO 11**

##### **TRANSFERENCIA DE FONDOS**

Cada Parte Contratante deberá conceder a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante el derecho a remitir a su oficina principal el exceso sobre los gastos de los ingresos ganados en el territorio de la primera Parte Contratante. El procedimiento para tal remisión deberá, sin embargo, realizarse de conformidad con las regulaciones de cambio extranjero de la Parte Contratante en cuyo territorio se acumularan los ingresos.

#### **ARTÍCULO 12**

##### **INFORMACIÓN Y ESTADÍSTICAS**

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes deberán suministrar a las autoridades aeronáutica de la otra Parte Contratante, a su solicitud, informes estadísticos periódicos o de otro tipo según sea razonablemente solicitado con el propósito de revisar el



rendimiento en los servicios acordados por la aerolínea designada de la primera Parte Contratante. Dichos informes deberán incluir toda la información requerida para determinar el volumen de tráfico llevado a cabo por la aerolínea designada en los servicios acordados.

### **ARTICULO 13**

#### **CONSULTAS**

Cada una de las Partes Contratantes puede en cualquier momento, solicitar consultas sobre cualquier asunto relacionado al presente Convenio. Dichas consultas deberán iniciarse en un período de sesenta días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, a menos que las Partes Contratantes acuerden lo contrario.

### **ARTICULO 14**

#### **SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS**

(1) Cualquier controversia que surja entre las Partes Contratantes en relación a la interpretación o aplicación del presente Convenio, deberá ser solucionada a través de negociaciones directas entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

(2) Si las Partes Contratantes fracasan en su intento por lograr una solución a través de negociaciones según la



disposición del párrafo (1) del presente artículo, la controversia deberá ser solucionada a por vía diplomática.

#### **ARTÍCULO 15**

##### **MODIFICACIONES**

(1) Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar cualquiera de las disposiciones del presente Convenio, podrá solicitar en cualquier momento consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas deberán iniciarse en un período de sesenta días a partir de la fecha de recibo de dicha solicitud.

(2) Cualquier modificación al presente Convenio de ser acordada entre las Partes Contratantes deberá entrar en vigencia luego de haber sido confirmada por un intercambio de notas a través de canales diplomáticos.

#### **ARTÍCULO 16**

##### **ACUERDOS MULTILATERALES**

En caso de concluirse cualquier Convención multilateral general concerniente al transporte aéreo por la cual ambas Partes Contratantes se vean limitadas, el presente Convenio deberá enmendarse de manera que esté conforme con las disposiciones de dicha Convención.



**ARTÍCULO 17****TERMINACIÓN**

Cualquiera de las Partes Contratantes puede en cualquier momento notificar a la otra si deseara terminar el presente Convenio. Dicha notificación deberá ser comunicada simultáneamente a la Organización Internacional de Aviación Civil. Si se da dicha notificación, el presente Convenio deberá terminar doce meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación de terminación sea revocada por acuerdo antes de expirar este período. En ausencia de conocimiento de recibo por la otra Parte Contratante, deberá interpretarse que la notificación fue recibida, catorce días después del recibo de la notificación por la Organización Internacional de Aviación Civil.

**ARTÍCULO 18****REGISTRO**

El presente Convenio y cualquier intercambio de notas de conformidad con los Artículos 15 y 16 deberán registrarse con la Organización Internacional de Aviación Civil.



**ARTICULO 19****TÍTULOS**

Los títulos se colocan en el presente Convenio en la parte superior de cada artículo para propósitos de referencia y conveniencia y de ningún modo definen, limitan o describen la esfera o intención del presente Convenio.

**ARTÍCULO 20****ENTRADA EN VIGENCIA**

El presente Convenio entrará en vigencia en la fecha de su suscripción.

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, estando para ello debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han suscrito el presente Convenio.

Hecho a los 13 días del mes de octubre de 1995 en la ciudad de Lima, en los idiomas malayo, español e inglés, siendo los tres textos igualmente auténticos. En caso de cualquier contradicción deberá prevalecer el texto en inglés.

.....  
Por el Gobierno de Perú

.....  
Por el Gobierno de Malasia



**ANEXO****CUADRO I**

*Rutas a ser operadas por la aerolínea designada de Malasia:*

<i>Columna 1</i>	<i>Columna 2</i>	<i>Columna 3</i>	<i>Columna 4</i>
<i>Puntos de Salida</i>	<i>Puntos Intermedios</i>	<i>Puntos en Perú</i>	<i>Puntos más allá</i>
-----	-----	-----	-----
<i>Puntos en Malasia</i>	<i>Cualquier punto a ser acordado y aprobado por las Partes Contratantes</i>	<i>Lima</i>	<i>Cualquier punto a ser acordado y aprobado por las Partes Contratantes</i>



**CUADRO II**

Rutas a ser operadas por la aerolínea designada de Perú:

Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Puntos de Salida	Puntos Intermedios	Puntos en Malasia	Puntos más allá
-----	-----	-----	-----
Puntos en Perú	Cualquier punto a ser acordado y aprobado por las Partes Contratantes	Kuala Lumpur	Cualquier punto a ser acordado y aprobado por las Partes Contratantes

**NOTAS**

- (i) La aerolínea o aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes pueden, en cualquiera de todos sus vuelos, omitir cualquiera de los puntos mencionados anteriormente.
- (ii) Las operaciones efectivas, frecuencias, y el ejercicio de los Derechos de Tráfico concedidos a la aerolínea o aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes deberán acordarse entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.



**PERJANJIAN DI ANTARA KERAJAAN PERU DENGAN  
KERAJAAN MALAYSIA UNTUK PERKHIDMATAN  
PENGANGKUTAN UDARA**

*Kerajaan Peru dan Kerajaan Malaysia*

*Yang menjadi pihak-pihak kepada Konvensyen mengenai Penerbangan  
Awam Antarabangsa; dan*

*Berhasrat untuk membuat suatu Perjanjian bagi maksud mewujudkan  
perkhidmatan pengangkutan udara,*

*Telah bersetuju seperti berikut:*

**PERKARA 1**

**TAKRIF**

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

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



- (b) istilah "Pihak-Pihak Berkuasa Penerbangan" ertinya, dalam hal Peru, Menteri Pengangkutan, Perhubungan, Perumahan dan Bangunan dan mana-mana orang atau badan yang diberikuasa untuk melaksanakan apa-apa fungsi yang pada masa ini dijalankan oleh Menteri tersebut atau fungsi seumpamanya, dan dalam hal Malaysia, Menteri Pengangkutan, atau mana-mana orang atau badan yang diberikuasa untuk melaksanakan apa-apa fungsi yang pada masa ini boleh dijalankan oleh Menteri tersebut atau fungsi seumpamanya;
- (c) istilah "perkhidmatan penerbangan ditetapkan" ertinya suatu perkhidmatan penerbangan yang telah ditetapkan oleh satu Pihak Pejanji, melalui pemberitahuan bertulis kepada Pihak Pejanji yang satu lagi, mengikut Perkara 3 Perjanjian ini, bagi pengendalian perkhidmatan udara mengikut laluan yang dinyatakan dalam pemberitahuan itu;
- (d) istilah "wilayah" dan "perkhidmatan udara", "perkhidmatan udara antarabangsa", "perkhidmatan penerbangan" dan "berhenti bagi maksud bukan trafik" masing-masing mempunyai erti yang diberikan kepadanya dalam Perkara 2 dan 96 Konvensyen; dan
- (e) istilah "Tambahan kepada Perjanjian ini" ertinya Jadual Laluan kepada Perjanjian ini atau sebagaimana dipinda mengikut peruntukan Perkara 15 Perjanjian ini. "Tambahan kepada Perjanjian ini" hendaklah menjadi suatu bahagian integral Perjanjian ini dan semua rujukan kepada Perjanjian hendaklah termasuk rujukan kepada Tambahan itu kecuali diperuntukkan selainnya.



## PERKARA 2

HAK DAN KEISTIMEWAAN TRAFIK

1. Setiap Pihak Pejanji memberi kepada Pihak Pejanji yang satu lagi hak yang dinyatakan dalam Perjanjian ini bagi maksud mengendalikan perkhidmatan udara mengikut laluan yang dinyatakan dalam Jadual kepada Tambahan Perjanjian ini (kemudian daripada ini disebut "perkhidmatan yang dipersetujui" dan "laluan yang dinyatakan").

2. Tertakluk kepada peruntukan Perjanjian ini, sesuatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan oleh setiap Pihak Pejanji hendaklah menikmati keistimewaan yang berikut:

- (a) terbang tanpa mendarat melintasi wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi;
- (b) berhenti dalam wilayah tersebut bagi maksud bukan trafik ; dan
- (c) semasa mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui mengikut sesuatu laluan yang dinyatakan, berhenti dalam wilayah tersebut di tempat atau tempat-tempat yang dinyatakan untuk laluan itu dalam Jadual kepada Tambahan Perjanjian ini bagi maksud menurunkan dan membawa naik trafik lalulintas antarabangsa yang terdiri daripada penumpang, kargo dan mel.

3. Tiada apa-apa jua dalam perenggan (2) Perkara ini boleh disifatkan memberi kepada perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan satu Pihak Pejanji keistimewaan untuk membawa naik, dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, penumpang, kargo atau mel yang dibawa untuk bayaran atau sewaan dan yang destinasiya ialah suatu tempat lain dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi itu.



## PERKARA 3

KEBENARAN PENGENDALIAN

1. *Setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk menetapkan secara bertulis kepada Pihak Pejanji yang satu lagi suatu perkhidmatan penerbangan bagi maksud mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui mengikut 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 kepada perkhidmatan penerbangan ditetapkan itu kebenaran pengendalian yang bersesuaian.*
3. *Pihak berkuasa penerbangan satu Pihak Pejanji boleh menghendaki sesuatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi memuaskan hati mereka bahawa perkhidmatan penerbangan itu berkelayakan untuk memenuhi syarat yang ditetapkan di bawah undang-undang dan peraturan-peraturan yang biasanya dan semunasabahnya dipakai oleh mereka dalam menepati peruntukan Konvensyen mengenai pengendalian perkhidmatan udara komersil antarabangsa.*
4. *Setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk enggan menerima penetapan sesuatu perkhidmatan penerbangan dan untuk menahan atau membatalkan pemberian kepada sesuatu perkhidmatan penerbangan keistimewaan yang dinyatakan dalam perenggan (2) Perkara 2 Perjanjian ini atau untuk mengenakan apa-apa syarat sebagaimana yang difikirkannya perlu atas penggunaan keistimewaan itu oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan dalam mana-mana kes di mana Pihak Pejanji itu tidak berpuas hati bahawa pemunyaan substansial dan kawalan berkesan bagi perkhidmatan penerbangan itu adalah terletak pada Pihak Pejanji yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu atau pada rakyat Pihak Pejanji yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu.*



5. Pada bila-bila masa selepas peruntukan perenggan (1) dan (2) Perkara ini dipatuhi, sesuatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan dan dibenarkan sedemikian boleh mula mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui dengan syarat bahawa perkhidmatan sedemikian tidak boleh dikendalikan melainkan jika tarif yang diwujudkan mengikut peruntukan Perkara 8 Perjanjian ini adalah berkuatkuasa berkenaan dengan perkhidmatan itu.

6. Setiap Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hak untuk menggantung penggunaan keistimewaan yang dinyatakan dalam perenggan (2) Perkara 2 Perjanjian ini oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan atau untuk mengenakan apa-apa syarat yang difikirkannya perlu bagi penggunaan keistimewaan itu oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan dalam mana-mana kes di mana perkhidmatan penerbangan itu gagal mematuhi undang-undang atau peraturan-peraturan Pihak Pejanji yang memberikan keistimewaan itu atau selainnya gagal mengendalikan menurut syarat yang ditetapkan dalam Perjanjian ini dengan syarat bahawa, melainkan jika penggantungan atau penganan serta-merta syarat adalah perlu untuk mengelakkan pelanggaran lanjut undang-undang atau peraturan-peraturan, hak ini hendaklah digunakan hanya selepas urusbicara dengan Pihak Pejanji yang satu lagi.

#### PERKARA 4

##### PENGEQUALIAN DUTI BAHAN API,

##### PELINCIR DAN ALAT GANTI

1. Pesawat udara yang dikendalikan dalam perkhidmatan antarabangsa oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan 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 terkecuali daripada semua duti kastam, fee pemeriksaan dan duti atau cukai lain setibanya di wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi, dengan syarat bahawa kelengkapan dan bekalan itu terus berada di atas pesawat udara sehingga masa ia dieksport semula.



2. Bekalan bahan api, pelincir, alat-alat ganti, kelengkapan biasa dan barang simpanan pesawat udara yang dibawa masuk ke dalam wilayah satu Pihak Pejanji oleh atau bagi pihak perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi atau yang di bawa naik ke atas pesawat udara yang dikendalikan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan itu dan dimaksudkan semata-mata untuk kegunaan semasa mengendalikan perkhidmatan antarabangsa hendaklah terkecuali daripada semua duti dan caj negara, termasuk duti kastam dan fee pemeriksaan yang dikenakan dalam wilayah Pihak Pejanji yang pertama itu, walaupun bekalan itu hendak digunakan dalam bahagian perjalanan yang dilakukan melintasi wilayah Pihak Pejanji di mana ia dibawa naik ke atas pesawat udara. Bahan-bahan yang disebut di atas boleh dikehendaki diletakkan di bawah pengawasan atau kawalan kastam.

3. Kelengkapan biasa bawaan udara, alat-alat ganti, barang simpanan pesawat udara dan bekalan bahan api dan pelincir yang ada di atas pesawat udara kepunyaan salah satu Pihak Pejanji boleh diturunkan dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi itu hanya dengan kelulusan pihak berkuasa kastam Pihak Pejanji itu, yang boleh menghendaki supaya bahan-bahan itu diletakkan di bawah pengawasan mereka sehingga masa ia dieksport semula atau selainnya dilupuskan mengikut peraturan-peraturan kastam.

4. Bahan api, pelincir, alat-alat ganti, kelengkapan biasa pesawat udara dan barang simpanan biasa pesawat udara yang dibawa naik ke dalam pesawat udara satu Pihak Pejanji dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi dan digunakan semata-mata dalam penerbangan antara dua tempat dalam wilayah Pihak Pejanji yang disebut kemudian itu hendaklah berkenaan dengan duti kastam, fee pemeriksaan dan lain-lain duti atau caj negara atau tempatan seumpama itu, diberi layanan yang tidak kurang baiknya daripada layanan yang diberikan kepada perkhidmatan penerbangan kebangsaan kepunyaan Pihak Pejanji itu.



PERKARA 5  
AKTIVITI KOMERSIL

1. Tertakluk kepada peruntukan undang-undang dan peraturan-peraturan yang berkuatkuasa dalam wilayah setiap Pihak Pejanji, sesuatu perkhidmatan penerbangan yang ditetapkan oleh satu Pihak Pejanji mengikut Perkara 3 adalah berhak untuk mengekalkan kakitangan teknik, pentadbiran dan komersil yang diperlukan bagi pengendalian perkhidmatan udara mengikut Tambahan kepada Perjanjian ini dan untuk mengadakan dan mengendalikan pejabat dalam wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi.

2. Setiap Pihak Pejanji memberi kepada perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi hak untuk terlibat dalam penjualan pengangkutan udara dalam wilayahnya secara langsung dan, menurut budi bicara perkhidmatan penerbangan itu, melalui ejennya. Setiap perkhidmatan penerbangan hendaklah mempunyai hak untuk menjual pengangkutan sedemikian, dan mana-mana orang hendaklah bebas membeli pengangkutan sedemikian dalam mata wang wilayah itu atau, tertakluk kepada undang-undang dan peraturan-peraturan negara itu, dalam mata wang negara-negara lain yang boleh ditukar dengan mudahnya.

PERKARA 6  
UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN-PERATURAN MENGENAI  
KEMASUKAN DAN BERLEPAS

1. Undang-undang dan peraturan-peraturan satu Pihak Pejanji yang menguasai kemasukan dan berlepas dari wilayahnya akan pesawat udara yang terlibat dalam navigasi udara antarabangsa atau penerbangan pesawat udara itu 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 dalam, dan berlepas dari wilayahnya akan penumpang, anak kapal, kargo atau



mel, seperti formaliti mengenai kemasukan, keluar, emigresen dan imigresen, serta 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 dalam wilayah tersebut.

3. Kedua-dua Pihak Pejanji tidak boleh memberikan apa-apa keutamaan kepada perkhidmatan penerbangannya sendiri berhubungan dengan perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi dalam pemakaian undang-undang dan peraturan-peraturan yang disebutkan dalam perenggan (1) dan (2) Perkara ini.

#### PERKARA 7

##### PERUNTUKAN DAYA MUATAN

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

2. Dalam mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui, 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 kemudian itu mengikut keseluruhan atau sebahagian daripada laluan yang sama.

3. Perkhidmatan yang dipersetujui yang diadakan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji hendaklah mempunyai hubungan rapat dengan keperluan awam bagi pengangkutan mengikut laluan yang dinyatakan dan hendaklah mempunyai sebagai matlamat utamanya, pengadaaan pada faktor muatan yang munasabah, daya muatan yang cukup untuk membawa keperluan



semasa dan yang semunasabahnya dijangkakan bagi mengangkut penumpang, kargo dan mel yang bermula dari atau yang destinasiya ialah wilayah Pihak Pejanji yang telah menetapkan perkhidmatan penerbangan itu. Peruntukan bagi membawa penumpang, kargo dan mel yang di bawa naik dan diturunkan kedua-duanya di tempat-tempat mengikut laluan yang ditetapkan dalam wilayah di Negara yang lain daripada Negara yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu hendaklah dibuat mengikut prinsip bahawa daya muatan hendaklah berhubungan dengan:

- (a) keperluan trafik ke dan dari wilayah Pihak Pejanji yang telah menetapkan perkhidmatan penerbangan itu;
- (b) keperluan trafik bagi kawasan yang dilalui oleh perkhidmatan penerbangan itu setelah mengambil kira perkhidmatan pengangkutan lain yang diwujudkan oleh perkhidmatan penerbangan Negara yang termasuk dalam kawasan itu; dan
- (c) keperluan pengendalian perkhidmatan penerbangan lalu terus.

4. Pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji hendaklah dari semasa ke semasa menentukan secara bersama pemakaian praktikal prinsip yang terkandung dalam perenggan-perenggan yang terdahulu Perkara ini bagi pengendalian perkhidmatan yang dipersetujui oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan, yang hendaklah dimasukkan dalam suatu Memorandum Persefahaman antara kedua-dua pihak berkuasa penerbangan.

#### PERKARA 8

##### TARIF

1. Istilah "tarif" ertinya:

- (a) tambang yang dikenakan oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan untuk membawa penumpang dan bagasi mereka



dalam perkhidmatan udara berjadual dan caj serta syarat bagi perkhidmatan yang bersampingan dengan pengangkutan itu;

- (b) kadar tambang muatan yang dikenakan oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan untuk membawa kargo (tidak termasuk mel) atas perkhidmatan udara berjadual;
- (c) syarat-syarat yang menguasai sedia adanya atau kebolehpakaian apa-apa tambang atau kadar tambang muatan sedemikian termasuk apa-apa faedah yang ada padanya; dan
- (d) kadar komisen yang dibayar oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan kepada seseorang ejen berkenaan dengan tiket-tiket yang dijual atau bil perjalanan udara yang dipenuhi oleh ejen itu untuk pengangkutan atas perkhidmatan udara berjadual.

2. Setiap Pihak Pejanji hendaklah membenarkan harga pengangkutan udara yang diwujudkan oleh setiap perkhidmatan penerbangan ditetapkan berdasarkan pertimbangan komersil di pasaran. Campurtangan oleh Pihak-Pihak Pejanji hendaklah terhadap kepada:

- (a) penghalangan penipuan atau diskriminasi harga atau amalan;
- (b) perlindungan pengguna daripada harga yang terlalu tinggi atau terbatas disebabkan penyalahgunaan kedudukan berpengaruh; dan
- (c) perlindungan perkhidmatan penerbangan daripada harga yang rendah secara dibuat-buat disebabkan subsidi atau sokongan kerajaan secara langsung atau tak langsung.



3. *Setiap Pihak Pejanji boleh menghendaki pemberitahuan kepada atau pemfailan dengan pihak berkuasa penerbangannya harga yang dicadangkan untuk dikenakan kepada atau dari wilayahnya oleh perkhidmatan penerbangan pihak yang satu lagi. Pemberitahuan atau pemfailan oleh perkhidmatan penerbangan kedua-dua Pihak Pejanji boleh dikehendaki tidak lebih daripada 60 hari sebelum tarikh kuatkuasa yang dicadangkan. Dalam kes yang berasingan, pemberitahuan atau pemfailan boleh dibenarkan atas notis yang lebih singkat daripada yang biasanya dikehendaki.*

4. *Kedua-dua Pihak Pejanji tidak boleh mengambil tindakan satu pihak untuk menghalang permulaan atau penerusan sesuatu harga yang dicadangkan untuk dikenakan atau yang dikenakan oleh:*

- (a) sesuatu perkhidmatan penerbangan salah satu Pihak Pejanji atau oleh sesuatu perkhidmatan penerbangan suatu negara ketiga untuk pengangkutan udara antarabangsa antara wilayah Pihak-Pihak itu; atau*
- (b) sesuatu perkhidmatan penerbangan satu pihak Pejanji untuk pengangkutan udara antarabangsa antara wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi dan suatu negara ketiga, termasuk dalam kedua-dua kes pengangkutan berdasarkan antara syarikat penerbangan atau intra-syarikat penerbangan.*

*Jika salah satu Pihak Pejanji percaya bahawa apa-apa harga sedemikian adalah tidak konsisten dengan balasan yang disebutkan dalam perenggan (1) Perkara ini, ia hendaklah meminta urusbicara dan memaklumkan Pihak Pejanji yang satu lagi sebab-sebab ketidakpuasan hatinya dengan seberapa segera yang mungkin. Urusbicara ini hendaklah diadakan tidak lewat daripada 30 hari selepas permohonan itu diterima, dan Pihak-Pihak Pejanji hendaklah bekerjasama untuk mendapatkan maklumat yang perlu bagi penyelesaian beralasan isu ini. Jika Pihak-Pihak Pejanji mencapai persetujuan berkenaan sesuatu harga yang baginya suatu notis ketidakpuasan hati telah diberikan, setiap Pihak Pejanji*



hendaklah berusaha bersungguh-sungguh untuk menguatkuasakan persetujuan itu. Tanpa persetujuan bersama, harga itu hendaklah mula atau terus berkuatkuasa.

5. Walau apa pun perenggan (3) Perkara ini, setiap Pihak Pejanji hendaklah membenarkan:

- (a) mana-mana perkhidmatan penerbangan salah satu Pihak Pejanji atau mana-mana perkhidmatan penerbangan suatu negara ketiga untuk mengadakan suatu harga yang lebih rendah atau lebih kompetitif yang dicadangkan atau dikenakan oleh mana-mana perkhidmatan penerbangan atau penyewa lain untuk pengangkutan udara antarabangsa antara wilayah Pihak-Pihak Pejanji; dan
- (b) mana-mana perkhidmatan penerbangan satu Pihak Pejanji untuk mengadakan suatu harga yang lebih rendah atau lebih kompetitif yang dicadangkan atau dikenakan oleh mana-mana perkhidmatan penerbangan atau penyewa lain untuk pengangkutan udara antarabangsa antara wilayah Pihak Pejanji yang satu lagi dan suatu negara ketiga.

#### PERKARA 9

#### CAJ PENGGUNA

Kedua-dua Pihak Pejanji tidak boleh mengenakan atau membenarkan untuk dikenakan ke atas sesuatu perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi caj pengguna yang lebih tinggi daripada yang dikenakan ke atas perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaannya yang mengendalikan perkhidmatan udara antarabangsa yang seumpamanya.



PERKARA 10  
KESELAMATAN PENERBANGAN

1. Selaras dengan hak dan obligasi mereka di bawah undang-undang antarabangsa, Pihak-Pihak Pejanji berikrar semula bahawa obligasi mereka kepada satu sama lain untuk melindungi keselamatan penerbangan awam terhadap perbuatan gangguan yang menyalahi undang-undang menjadi suatu bahagian integral dalam Perjanjian ini. Tanpa menghadkan keluasan hak dan obligasi 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 Membanteras Perampasan Pesawat Udara Dengan Menyalahi Undang-Undang, yang ditandatangani di The Hague pada 16 Disember 1970 dan Konvensyen untuk Membanteras Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang Terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, yang ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971 dan mana-mana konvensyen lain yang berhubung dengan keselamatan penerbangan awam yang kepadanya kedua-dua Pihak Pejanji menjadi pihak.

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

3. Pihak-Pihak Pejanji hendaklah, dalam hubungan bersaling mereka, bertindak bertepatan dengan peruntukan keselamatan penerbangan yang diwujudkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan ditetapkan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen setakat yang peruntukan keselamatan itu terpakai bagi Pihak-Pihak Pejanji; setiap Pihak Pejanji hendaklah menghendaki



supaya pengendali pesawat udara yang berdaftar dengannya atau pengendali yang mempunyai tempat utama perniagaan mereka atau yang bermastautin tetap dalam wilayah mereka dan pengendali lapangan terbang dalam wilayah mereka bertindak bertepatan dengan peruntukan keselamatan penerbangan itu. Dengan demikian itu, setiap Pihak Pejanji hendaklah menasihati Pihak Pejanji yang satu lagi tentang apa-apa perbezaan di antara peraturan-peraturan dan amalan negaranya dengan peruntukan keselamatan penerbangan yang disebutkan terdahulu. Mana-mana satu Pihak Pejanji boleh meminta urusbicara segera dengan Pihak Pejanji yang satu lagi pada bila-bila masa untuk membincangkan apa-apa perbezaan sedemikian.

4. Setiap Pihak Pejanji bersetuju untuk mematuhi peruntukan keselamatan yang dikehendaki oleh Pihak Pejanji yang satu lagi dan untuk mengambil langkah yang secukupnya untuk melindungi pesawat udara dan untuk memeriksa penumpang, anak kapal, barang-barang mereka yang dibawa sendiri serta juga kargo dan barang simpanan pesawat udara sebelum dan semasa menaiki atau dimuatkan ke dalam pesawat udara. Setiap Pihak Pejanji hendaklah juga memberikan pertimbangan yang positif kepada apa-apa permintaan daripada Pihak Pejanji yang satu lagi bagi langkah-langkah keselamatan khas untuk berhadapan dengan sesuatu ancaman tertentu kepada penerbangan awam.

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



PERKARA 11  
PEMINDAHAN WANG

Setiap Pihak Pejanji hendaklah memberikan kepada perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi hak untuk meremitkan kepada ibu pejabatnya wang yang berlebihan daripada perbelanjaan yang diperolehi dalam wilayah Pihak Pejanji pertama. Prosedur bagi peremitan itu, bagaimanapun, hendaklah mengikut peraturan-peraturan pertukaran asing Pihak Pejanji yang dalam wilayahnya hasil itu terakru.

PERKARA 12  
MAKLUMAT DAN STATISTIK

Pihak-pihak berkuasa penerbangan salah satu Pihak Pejanji hendaklah membekalkan kepada pihak berkuasa penerbangan kepunyaan Pihak Pejanji yang satu lagi apabila diminta oleh mereka apa-apa penyata statistik berkala atau penyata statistik lain yang semunsabahnya diperlukan bagi maksud mengkaji semula daya muatan dalam perkhidmatan dipersetujui oleh penerbangan ditetapkan kepunyaan Pihak Pejanji pertama. Penyata sedemikian hendaklah meliputi semua maklumat yang dikehendaki untuk menentukan amaun trafik yang dibawa oleh perkhidmatan ditetapkan itu dalam perkhidmatan yang dipersetujui.

PERKARA 13  
URUSBICARA

Salah satu Pihak Pejanji boleh pada bila-bila masa meminta urusbicara mengenai apa-apa perkara yang berhubungan dengan Perjanjian ini. Urusbicara itu hendaklah bermula dalam tempoh enam puluh hari dari tarikh Pihak Pejanji yang satu lagi menerima permintaan itu, melainkan jika dipesetujui selainnya oleh Pihak-Pihak Pejanji.



## PERKARA 14

PENYELESAIAN PERTIKAIAN

1. Apa-apa pertikaian yang berbangkit di antara Pihak-Pihak Pejanji berhubungan dengan tafsiran atau pemakaian Perjanjian ini, hendaklah diselesaikan melalui perundingan secara langsung di antara pihak berkuasa penerbangan Pihak-Pihak Pejanji.
2. Jika Pihak-Pihak Pejanji gagal mencapai penyelesaian melalui perundingan di bawah peruntukan perenggan (1) Perkara ini, pertikaian itu hendaklah diselesaikan melalui saluran diplomatik.

## PERKARA 15

PENGUBAHSUAIAN

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

## PERKARA 16

PERJANJIAN BERBILANG PIHAK

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



*PERKARA 17**PENAMATAN*

*Salah satu Pihak Pejanji boleh pada bila-bila masa memberikan notis kepada Pihak Pejanji yang satu lagi jika ia berhasrat untuk menamatkan Perjanjian ini. Notis itu hendaklah dihantar serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Jika notis sedemikian diberikan, Perjanjian ini hendaklah tamat dua belas bulan selepas tarikh penerimaan notis itu oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, melainkan jika notis penamatan ditarik balik secara persetujuan sebelum tamat tempoh ini. Sekiranya tiada akuan penerimaan oleh Pihak Pejanji yang satu lagi, notis hendaklah disifatkan telah diterima empat belas hari selepas penerimaan notis oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.*

*PERKARA 18**PENDAFTARAN*

*Perjanjian ini dan apa-apa pertukaran nota mengikut Perkara 16 dan 17 hendaklah didaftarkan dengan Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.*

*PERKARA 19**TAJUK*

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




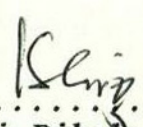
PERKARA 20  
MULA BERKUATKUASA

Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada tarikh ia ditandatangani.

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

Dibuat pada 13 haribulan Oktober 1995, di LIMA dalam bahasa Melayu, bahasa Sepanyol dan bahasa Inggeris kesemua teks sama sahinya. Jika terdapat apa-apa ketakkonsistenan, teks bahasa Inggeris hendaklah mengatasi.

  
.....  
Bagi Pihak Kerajaan  
Peru

  
.....  
Bagi Pihak Kerajaan  
Malaysia



**TAMBAHAN**

**JADUAL 1**

*Laluan yang akan dikendalikan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Malaysia:*

<i>Ruang 1</i>	<i>Ruang 2</i>	<i>Ruang 3</i>	<i>Ruang 4</i>
<i>Tempat Berlepas</i> -----	<i>Tempat Perantaraan</i> -----	<i>Tempat Di Peru</i> -----	<i>Tempat Di luar</i> -----
<i>Tempat Di Malaysia</i>	<i>Mana-mana tempat yang akan diperse-tujui dan dilulus-kan oleh Pihak-Pihak Pejanji</i>	<i>Lima</i>	<i>Mana-mana tempat yang akan diperse-tujui dan dilulus-kan oleh Pihak-Pihak Pejanji</i>



JADUAL II

Laluan yang akan dikendalikan oleh perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan Peru:

<i>Ruang 1</i>	<i>Ruang 2</i>	<i>Ruang 3</i>	<i>Ruang 4</i>
<i>Tempat Berlepas</i>	<i>Tempat Perantaraan</i>	<i>Tempat Di Malaysia</i>	<i>Tempat Di luar</i>
-----	-----	-----	-----
<i>Tempat Diperu</i>	<i>Mana-mana tempat yang akan dipersetujui dan diluluskan oleh Pihak-Pihak Pejanji</i>	<i>Kuala Lumpur</i>	<i>Mana-mana tempat yang akan dipersetujui dan diluluskan oleh Pihak-Pihak Pejanji</i>

Nota

- (i) Perkhidmatan penerbangan ditetapkan atau perkhidmatan penerbangan kepunyaan kedua-dua Pihak Pejanji boleh dalam mana-mana atau semua penerbangan tidak singgah di mana-mana tempat tersebut di atas.
- (ii) Pengendalian berkesan, kekerapan dan penggunaan Hak Trafik yang diberikan untuk perkhidmatan penerbangan ditetapkan kepunyaan kedua-dua Pihak Pejanji hendaklah dipersetujui di antara pihak berkuasa penerbangan kedua-dua Pihak Pejanji.



**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF PERU  
AND THE GOVERNMENT OF MALAYSIA  
FOR AIR TRANSPORTATION SERVICES**

The Government of Peru and the Government of Malaysia  
Being parties to the Convention on International Civil  
Aviation; and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of  
establishing air transportation services,

Have agreed as follows :

**ARTICLE 1**

**DEFINITIONS**

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise  
requires :

(a) the term "the 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 Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as these have become effective for both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Malaysia, the Minister of Transport and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions, and in the case of Peru the Minister of Transport, Communication, Housing and Building or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the said Minister or similar functions;

(c) the term "designated airline" means an airline or airlines which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;

(d) the terms "territory" and "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention; and



(e) the term "Annex to this Agreement" means the Route Schedules to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement. The "Annex to this Agreement" shall form an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise provided.

## **ARTICLE 2**

### **TRAFFIC RIGHTS AND PRIVILEGES**

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating air services on the routes specified in the Schedules of the Annex to this Agreement (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

(2) Subject to the provisions of this Agreement, an airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following privileges :

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;



(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) while operating an agreed service on a specified route, to make stops in the said territory at the point or points specified for that route in the Schedule of the Annex to this Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

#### 5. RIGHTS

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### ARTICLE 3

#### OPERATING AUTHORISATION

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.



(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.



(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that such services shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of this Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where an airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.



**ARTICLE 4****EXEMPTION OF DUTIES ON FUEL****LUBRICATION AND SPARE PARTS**

(1) Aircraft operating on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first



Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft 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 Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) Fuel, lubricants, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores taken on board the aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not



less favourable than that granted to the national airline of that Contracting Party.

## ARTICLE 5

### COMMERCIAL ACTIVITIES

(1) Subject to the provisions of laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party, an airline designated by one Contracting Party in accordance with Article 3, is entitled to maintain the technical, administrative and commercial personnel required for the operation of air services in accordance with the Annex to this Agreement and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

(2) 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.

## ARTICLE 5

**ARTICLE 6****LAWS AND REGULATIONS ON ENTRY AND DEPARTURE**

(1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.



(3) Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline in relation to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article.

**ARTICLE 7**

**CAPACITY PROVISIONS**

(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 requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to :

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

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

(c) the requirements of through airline operations.

(4) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall from time to time jointly determine the practical



application of the principles contained in the foregoing paragraphs of this Article for the operation of the agreed services by the designated airlines, which shall be incorporated in a Memorandum of Understanding between the two aeronautical authorities.

#### **ARTICLE 8**

##### **TARIFFS**

(1) The term "tariff" means :

(a) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(b) the freight rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(c) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or freight rate including any benefits attaching to it; and

(d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.



(2) Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace.

Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

(a) prevention of predatory or discriminatory prices or practices;

(b) protection of consumers from prices that are unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position; and

(c) protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

(3) Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.



(4) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by

(a) an airline of either Contracting Party or by an airline of a third country for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or

(b) an airline of one Contracting Party for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country, including in both cases transportation on an interline or intra-line basis. If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best effort to put that agreement into effect. Without



mutual agreement, that price shall go into or continue in effect.

(5) Notwithstanding paragraph (3) of this Article, each Contracting Party shall allow :

(a) any airline of either Contracting Party or any airline of a third country to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline or charterer for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, and

(b) any airline of one Contracting Party to meet a lower or more competitive price proposed or charged by any other airline or charterer for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country.



**ARTICLE 9****USER CHARGES**

Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on a designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline operating similar international air services.

**ARTICLE 10****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. 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 Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression



of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and any other convention relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties are party.

(2) 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.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; each Contracting Party shall require that operators of aircraft of their registry or operators 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. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aforementioned aviation security provisions. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such difference.

(4) Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat to civil aviation.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate



measures intended to terminate rapidly and with minimum risk to life such incident or threat thereof.

#### **ARTICLE 11**

##### **TRANSFER OF FUNDS**

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. The procedure for such remittance, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

#### **ARTICLE 12**

##### **INFORMATION AND STATISTICS**

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the



purpose of reviewing the capacity on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that designated airline on the agreed services.

### **ARTICLE 13**

#### **CONSULTATION**

Either Contracting Party may at any time request consultations on any matter related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty days from the date the other Contracting Party receives the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

### **ARTICLE 14**

#### **SETTLEMENT OF DISPUTES**

(1) Any dispute arising between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this



Agreement, shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation under the provision of paragraph (1) of this Article, the dispute shall be steered through diplomatic channels.

#### ARTICLE 15

##### MODIFICATIONS

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

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



**ARTICLE 16****MULTILATERAL AGREEMENTS**

In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

**ARTICLE 17****TERMINATION**

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed



to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

INTERNATIONAL AGREEMENT

**ARTICLE 18**

**REGISTRATION**

This Agreement and any exchange of notes in accordance with Articles 16 and 17 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

**ARTICLE 19**

**TITLES**

Titles are inserted in this Agreement at the head of each article for the purpose of reference and convenience and in no way define, limit or describe the scope or intent of this Agreement.



**ARTICLE 20**

XIWA

**ENTRY INTO FORCE**

I. E. U. S. D. R.

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

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE this 13th day of october of 1995 at Lima in the Malay, Spanish and English languages the three texts being equally authentic. In case of any inconsistency the English text shall prevail.

.....  
For the Government of  
Peru

.....  
For the Government of  
Malaysia



**ANNEX**

**SCHEDULE I**

Routes to be operated by the designated airline of Malaysia

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Points of Departure	Intermediate Points	Points in Peru	Points Beyond
----- Points in Malaysia to be agreed	----- Any points to be agreed upon and approved by the Contracting Parties	Lima	----- Any points to be agreed upon and approved by the Contracting Parties



BATCH

SCHEDULE II

Routes to be operated by the designated airline of Peru:

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Points of Departure	Intermediate Points	Points in Peru	Points Beyond
----- Points in Peru to be agreed	----- Any points to be agreed upon and approved by the Contracting Parties	----- Kuala Lumpur	----- Any points to be agreed upon and approved by the Contracting Parties



**NOTES**

(i) The designated airline or airlines of both Contracting Parties may on any or all flights omit calling at any of the points mentioned above.

(ii) The effective operations, frequencies and the exercise of Traffic Rights granted for the designated airline or airlines of both Contracting Parties shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.







