



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 71 TAHUN 2017

TENTANG

PENGESAHAN PERSETUJUAN ANTARA PEMERINTAH REPUBLIK
INDONESIA DAN PEMERINTAH KERAJAAN INGGRIS RAYA DAN IRLANDIA
UTARA TENTANG PELAYANAN ANGKUTAN UDARA (*AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA AND THE
GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND
NORTHERN IRELAND CONCERNING AIR SERVICES*)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa di London, Inggris, pada tanggal 27 November 2013, Pemerintah Republik Indonesia telah menandatangani Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Kerajaan Inggris Raya dan Irlandia Utara tentang Pelayanan Angkutan Udara (*Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland Concerning Air Services*) sebagai hasil perundingan delegasi Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Kerajaan Inggris Raya dan Irlandia Utara;

b. bahwa Persetujuan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dimaksudkan untuk meningkatkan konektivitas di bidang Angkutan Udara dalam rangka mendukung kegiatan perekonomian khususnya sektor perdagangan barang dan jasa serta investasi kedua negara;

c. bahwa ...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang Pengesahan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Kerajaan Inggris Raya dan Irlandia Utara tentang Pelayanan Angkutan Udara (*Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland Concerning Air Services*);

Mengingat : 1. Pasal 4 ayat (1) dan Pasal 11 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 185, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4012);

3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN PRESIDEN TENTANG PENGESAHAN PERSETUJUAN ANTARA PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA DAN PEMERINTAH KERAJAAN INGGRIS RAYA DAN IRLANDIA UTARA TENTANG PELAYANAN ANGKUTAN UDARA (*AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND CONCERNING AIR SERVICES*).



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

Pasal 1

Mengesahkan Persetujuan antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Kerajaan Inggris Raya dan Irlandia Utara tentang Pelayanan Angkutan Udara (*Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland Concerning Air Services*), yang telah ditandatangani, pada tanggal 27 November 2013 di London, Inggris, yang naskah aslinya dalam bahasa Indonesia dan bahasa Inggris sebagaimana terlampir dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Presiden ini.

Pasal 2

Dalam hal terjadi perbedaan penafsiran antara naskah Persetujuan dalam bahasa Indonesia dengan naskah Persetujuan dalam bahasa Inggris sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 yang berlaku adalah naskah Persetujuan dalam bahasa Inggris.

Pasal 3

Peraturan Presiden ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Presiden ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 20 Juli 2017

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,
ttd.
JOKO WIDODO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 27 Juli 2017

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,
ttd.
YASONNA H. LAOLY

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2017 NOMOR 173

Salinan sesuai dengan aslinya

SEKRETARIAT KABINET RI
Deputi Bidang Kemaritiman,



Satya Bhakti Parikesit



REPUBLIK INDONESIA

**PERSETUJUAN ANTARA PEMERINTAH KERAJAAN INGGRIS RAYA
DAN IRLANDIA UTARA DAN
PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
TENTANG PELAYANAN ANGKUTAN UDARA**

Pemerintah Kerajaan Inggris Raya Dan Irlandia Utara ("Kerajaan Inggris") dan Pemerintah Republik Indonesia ("Indonesia") yang untuk selanjutnya disebut "Para Pihak";

Sebagai pihak dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944;

Berkeinginan untuk membuat kesepakatan tambahan dari Konvensi untuk tujuan membangun layanan angkutan udara diantara dan diatas wilayah masing-masing;

Memperhatikan Persetujuan antara Uni Eropa dan Pemerintah Republik Indonesia mengenai aspek-aspek tertentu di bidang angkutan udara yang ditandatangani pada 29 Juni 2011 di Brussels;

Menyetujui hal-hal sebagai berikut :

PASAL 1

Definisi

Untuk tujuan Persetujuan ini, kecuali ditentukan lain:

- (a) istilah "Konvensi Chicago" berarti Konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 dan termasuk: (i) setiap perubahan yang telah

diratifikasi oleh kedua Pihak, dan (ii) Lampiran atau perubahan tambahan yang diadopsi berdasarkan Pasal 90 konvensi tersebut, sejauh perubahan atau lampiran tersebut pada waktu tertentu efektif untuk kedua Pihak;

- (b) istilah "otoritas penerbangan sipil" adalah untuk Kerajaan Inggris, Sekretaris Negara untuk Transportasi dan, untuk tujuan Pasal 7 (Harga) Persetujuan ini, Otoritas Penerbangan Sipil dan untuk Republik Indonesia, Menteri Perhubungan, atau, dalam kedua kasus, setiap orang atau badan yang dapat diberi kewenangan untuk melakukan tugas-tugas dan fungsi-fungsi sejenis;
- (c) istilah "perusahaan penerbangan yang ditunjuk" berarti sebuah perusahaan penerbangan yang telah ditunjuk dan diberi kuasa sesuai dengan Pasal 4 (Penunjukkan dan Otorisasi) dari Persetujuan ini;
- (d) istilah "wilayah" untuk Kerajaan Inggris mempunyai arti sebagaimana Pasal 2 Konvensi Chicago dan untuk Republik Indonesia adalah sebagaimana diartikan dalam hukum-hukum dan bagian-bagian dari landas kontinen dan lautan sekitarnya dimana Republik Indonesia memiliki kedaulatan hak-hak berdaulat atau yurisdiksi sesuai dengan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai hukum Laut (UNCLOS) 1982;
- (e) istilah "Angkutan Udara", "Angkutan Udara Internasional", "Perusahaan Penerbangan" dan "Berhenti untuk tujuan bukan angkutan" wajib memiliki pengertian yang sama sebagaimana tercantum pada Pasal 96 dari Konvensi Chicago;
- (f) istilah "Persetujuan" adalah Persetujuan ini, Lampirannya dan setiap perubahan-perubahannya;
- (g) istilah "pungutan bagi pengguna jasa" adalah biaya yang dikenakan kepada perusahaan-perusahaan penerbangan oleh otoritas berwenang atau diizinkan oleh otoritas terkait untuk penyediaan properti bandar udara atau fasilitas navigasi udara (termasuk fasilitas-fasilitas untuk

penerbangan lintas wilayah), atau pelayanan terkait dan fasilitas-fasilitas untuk pesawat udara, kru, penumpang, bagasi dan kargo;

- (h) istilah "Sertifikat Operator Udara" berarti dokumen yang dikeluarkan untuk sebuah perusahaan penerbangan yang menegaskan bahwa perusahaan penerbangan tersebut memiliki kemampuan profesional dan organisasi dalam hal operasi keselamatan pesawat udara untuk kegiatan penerbangan yang ditentukan dalam sertifikat;
- (i) istilah "negara anggota UE" berarti negara anggota dari Uni Eropa;
- (j) istilah "Traktat UE" berarti traktat mengenai Uni Eropa dan traktat mengenai Pelaksanaan Uni Eropa;
- (k) petunjuk untuk perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Kerajaan Inggris Raya dan Irlandia Utara harus mengacu pada perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Kerajaan Inggris Raya dan Irlandia Utara.

PASAL 2

Berlakunya Konvensi Chicago

Ketentuan-ketentuan dari Persetujuan ini harus tunduk pada ketentuan Konvensi Chicago sejauh ketentuan-ketentuan tersebut berlaku untuk layanan udara internasional.

PASAL 3

Hak Angkut

- (1) Masing-masing Pihak memberikan kepada Pihak lain hak-hak sebagai berikut untuk terlaksananya pelayanan angkutan udara internasional oleh perusahaan penerbangan Pihak lain:
 - (a) hak melintas wilayah udara Pihak lainnya tanpa mendarat;

- (b) hak mendarat di wilayah negara Pihak lainnya untuk maksud bukan angkutan;
- (2) Masing-masing Pihak yang memberikan izin ke Pihak lain hak yang selanjutnya ditentukan dalam Persetujuan ini dengan tujuan untuk mengoperasikan layanan penerbangan internasional pada rute yang ditentukan dalam Bagian Jadwal yang terlampir pada Persetujuan ini. Layanan dan rute tersebut selanjutnya masing-masing disebut "layanan yang disetujui" dan "rute yang ditentukan". Saat mengoperasikan pelayanan angkutan udara yang disetujui pada rute-rute yang telah ditentukan perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan yang ditunjuk masing-masing Pihak wajib mendapatkan tambahan hak sebagaimana yang tercantum dalam ayat (1) dari Pasal ini untuk berhenti di wilayah Pihak lainnya pada titik yang telah ditentukan dalam Rute Penerbangan yang disepakati dalam Persetujuan ini untuk tujuan menaik dan menurunkan, di wilayah Pihak lain, penumpang internasional dan kargo termasuk pos.
- (3) Ketentuan-ketentuan pada ayat 2 Pasal ini sama sekali tidak dapat diartikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari salah satu Pihak untuk mendapatkan hak mengangkut di wilayah Pihak lainnya, penumpang, barang termasuk pos bertujuan di titik lain di wilayah Pihak tersebut.
- (4) Jika karena konflik bersenjata, gangguan politik atau perkembangannya, atau keadaan khusus dan tidak biasa, sebuah perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak tidak dapat mengoperasikan pelayanan pada rute biasanya, Pihak lain wajib melakukan usaha terbaiknya untuk memfasilitasi kelanjutan pelayanan tersebut melalui pengaturan ulang atas rute yang berlaku sementara.

PASAL 4

Penunjukan dan Izin

- (1) Masing-masing Pihak wajib mempunyai hak untuk menunjuk perusahaan-perusahaan penerbangan untuk tujuan melaksanakan pelayanan angkutan udara yang disetujui pada rute yang ditentukan dan untuk mencabut atau merubah penunjukan tersebut. Penunjukan tersebut wajib dibuat secara tertulis dan disampaikan kepada Pihak lain melalui jalur diplomatik.
- (2) Pada saat menerima penunjukan, dan aplikasi permohonan dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk, dalam bentuk dan cara yang telah ditentukan untuk otorisasi operasi dan izin teknis, Pihak lain wajib memberikan otorisasi yang sesuai dan izin operasi dengan penangguhan prosedural minimal, dengan syarat bahwa:
 - (a) dalam hal perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Kerajaan Inggris :
 - (i) perusahaan penerbangan dimaksud didirikan di wilayah Kerajaan Inggris di bawah Traktat UE dan memiliki suatu izin operasional yang masih berlaku sesuai Hukum UE dan
 - (ii) pengawasan pengaturan secara efektif terhadap perusahaan penerbangan dilakukan dan dikelola oleh Negara Anggota UE yang bertanggung jawab menerbitkan Sertifikat Operasi Penerbangannya dan otoritas penerbangan yang relevan secara jelas disebutkan dalam penunjukannya; dan
 - (iii) perusahaan penerbangan dimiliki, secara langsung atau melalui kepemilikan mayoritas, dan dikontrol secara efektif oleh Negara-negara Anggota dan/atau warga negara dari Negara Anggota; dan
 - (b) dalam hal perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Indonesia :

- (i) perusahaan penerbangan dimaksud didirikan di wilayah Republik Indonesia dan memiliki izin yang sesuai hukum yang berlaku di Indonesia, dan
 - (ii) otoritas Penerbangan Sipil Indonesia memiliki dan mengelola secara efektif perusahaan penerbangan dimaksud; dan
 - (iii) perusahaan penerbangan dimiliki, secara langsung atau melalui kepemilikan mayoritas, dan dikontrol secara efektif oleh warga negara Indonesia; dan
- (c) perusahaan penerbangan yang ditunjuk memenuhi syarat yang ditetapkan sesuai dengan hukum, ketentuan dan aturan yang berlaku secara wajar dan diterapkan untuk pengoperasian angkutan udara internasional oleh Pihak yang mempertimbangkan permohonan atau permohonan-permohonan.
3. Ketika sebuah perusahaan penerbangan telah ditunjuk dan mendapatkan izin, maka perusahaan dimaksud dapat memulai pengoperasian pelayanan angkutan udara internasional jika telah memenuhi ketentuan yang berlaku dari Persetujuan ini.

PASAL 5

Pencabutan atau Penundaan Izin Operasi

- (1) Masing-masing Pihak dapat mencabut, menangguhkan atau membatasi izin operasi atau izin teknis yang diberikan kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain :
- (a) dalam hal, perusahaan penerbangan yang ditunjuk Kerajaan Inggris :
- (i) tidak didirikan di wilayah Kerajaan Inggris dibawah Traktat UE atau tidak memiliki izin operasi perusahaan penerbangan yang masih berlaku sesuai hukum Uni Eropa; atau

- (ii) pengawasan pengaturan yang efektif atas perusahaan penerbangan tidak dilakukan atau dikelola oleh Negara Anggota UE yang bertanggung jawab untuk menerbitkan Sertifikat Operasi Udara, atau otoritas penerbangan tidak secara jelas diidentifikasi dalam penunjukannya; atau
 - (iii) perusahaan penerbangan tidak dimiliki secara langsung atau melalui kepemilikan mayoritas, atau tidak dikontrol secara efektif oleh Negara Anggota UE dan/atau warga negara dari Negara-negara Anggota tersebut; atau
 - (iv) perusahaan penerbangan telah diberikan kewenangan untuk beroperasi berdasarkan suatu persetujuan bilateral antara Indonesia dan Negara Anggota UE lainnya serta Indonesia dapat menunjukkan bahwa, dengan melaksanakan hak angkut berdasarkan Persetujuan ini pada suatu rute yang mencakup titik di Negara Anggota UE lainnya, hal ini akan meniadakan pembatasan hak angkut yang diterapkan berdasarkan persetujuan lainnya dimaksud; atau
 - (v) perusahaan penerbangan yang ditunjuk memegang suatu Sertifikasi Operasi Udara yang diterbitkan oleh suatu Negara Anggota UE dan tidak terdapat persetujuan angkutan udara bilateral antara Indonesia dan Negara Anggota UE dimaksud serta Negara Anggota UE dimaksud telah menolak hak angkut bagi perusahaan penerbangan yang ditunjuk Indonesia
- (b) apabila, dalam hal perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Indonesia:
- (i) tidak didirikan di wilayah Republik Indonesia atau tidak memiliki surat izin sesuai hukum yang berlaku di Republik Indonesia; atau

- (ii) otoritas penerbangan Indonesia tidak memiliki atau tidak mempertahankan pengawasan yang efektif terhadap perusahaan penerbangan; atau
 - (iii) perusahaan penerbangan memiliki, secara langsung atau melalui kepemilikan mayoritas, atau tidak dikelola secara efektif oleh warga negara Republik Indonesia, atau
- (c) dalam hal kegagalan oleh perusahaan penerbangan untuk mematuhi undang-undang dan peraturan-peraturan yang layak diterapkan oleh pejabat-pejabat penerbangan dari pihak yang memberikan hak-hak tersebut; atau
- (d) jika perusahaan penerbangan tidak mampu melaksanakan operasi sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam Persetujuan ini; atau
- (e) dalam Pihak lain tidak mengambil tindakan yang tepat untuk meningkatkan keselamatan sesuai dengan ayat (2) Pasal 10 (Keselamatan) Persetujuan ini; atau
- (f) sesuai dengan ayat (6) Pasal 10 (Keselamatan) Persetujuan ini; atau
- (g) apabila telah ditentukan oleh Para Pihak (jika konsultasi menurut ayat (9) pasal 6 (Persaingan Sehat dan Bantuan Negara) dari Persetujuan ini belum tercapai keputusan yang memuaskan) bahwa ketentuan pasal 6 (Persaingan Sehat dan Bantuan Negara) dari Persetujuan ini tidak dipatuhi.
- (2) Apabila pencabutan, penangguhan atau pengenaan kondisi yang disebutkan dalam ayat (1) Pasal ini sangat penting untuk mencegah pelanggaran hukum atau peraturan, hak tersebut hanya dapat dilaksanakan setelah berkonsultasi dengan Pihak lainnya.

- (3) Masing-masing Pihak yang memperhatikan hak dalam ayat (1) Pasal ini wajib memberitahukan secara tertulis kepada Pihak lainnya sesegera mungkin alasan untuk penolakan, penangguhan atau pembatasan izin operasi atau izin teknis dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk.
- (4) Dalam melaksanakan hak-haknya berdasarkan ayat (1) Pasal ini Para Pihak tidak diperkenankan untuk membedakan diantara perusahaan penerbangan dengan dasar kewarganegaraan.
- (5) Pasal ini tidak membatasi hak-hak dari salah satu Pihak untuk mencabut, menangguhkan atau, membatasi otorisasi operasi atau izin teknis perusahaan penerbangan dari Pihak Lain sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 9 (Keselamatan Penerbangan) Persetujuan ini.

PASAL 6

Persaingan yang Sehat dan Bantuan Negara

- (1) Harus ada kesempatan yang adil dan setara bagi perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari kedua Pihak untuk bersaing dalam mengoperasikan layanan yang disepakati pada rute tertentu.
- (2) Kecuali disepakati lain secara tertulis oleh Para Pihak, masing-masing Pihak harus mengizinkan setiap perusahaan penerbangan yang ditunjuk untuk menentukan frekuensi dan kapasitas angkutan udara internasional yang ditawarkan sesuai dengan layanan yang disepakati pada rute tertentu. Sesuai dengan hak ini, masing-masing Pihak tidak dapat secara sepihak membatasi volume lalu lintas, frekuensi atau keteraturan layanan, atau jenis pesawat atau jenis yang dioperasikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak lain, kecuali untuk keperluan bea cukai, teknis, operasional, atau alasan lingkungan dalam persyaratan sama sesuai dengan Pasal 15 Konvensi Chicago.

- (3) Masing-masing Pihak yang memperhatikan hak dalam ayat (1) Pasal ini wajib memberitahukan secara tertulis kepada Pihak lainnya sesegera mungkin alasan untuk penolakan, penangguhan atau pembatasan izin operasi atau izin teknis dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk.
- (4) Dalam melaksanakan hak-haknya berdasarkan ayat (1) Pasal ini Para Pihak tidak diperkenankan untuk membedakan diantara perusahaan penerbangan dengan dasar kewarganegaraan.
- (5) Pasal ini tidak membatasi hak-hak dari salah satu Pihak untuk mencabut, menangguhkan atau, membatasi otorisasi operasi atau izin teknis perusahaan penerbangan dari Pihak Lain sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 9 (Keselamatan Penerbangan) Persetujuan ini.

PASAL 6

Persaingan yang Sehat dan Bantuan Negara

- (1) Harus ada kesempatan yang adil dan setara bagi perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari kedua Pihak untuk bersaing dalam mengoperasikan layanan yang disepakati pada rute tertentu.
- (2) Kecuali disepakati lain secara tertulis oleh Para Pihak, masing-masing Pihak harus mengizinkan setiap perusahaan penerbangan yang ditunjuk untuk menentukan frekuensi dan kapasitas angkutan udara internasional yang ditawarkan sesuai dengan layanan yang disepakati pada rute tertentu. Sesuai dengan hak ini, masing-masing Pihak tidak dapat secara sepihak membatasi volume lalu lintas, frekuensi atau keteraturan layanan, atau jenis pesawat atau jenis yang dioperasikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak lain, kecuali untuk keperluan bea cukai, teknis, operasional, atau alasan lingkungan dalam persyaratan sama sesuai dengan Pasal 15 Konvensi Chicago.

- (3) Masing-masing Pihak tidak akan mengenakan kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk Pihak lainnya persyaratan penolakan-pertama, peningkatan rasio, biaya tidak berkeberatan, atau persyaratan lain sehubungan dengan kapasitas, frekuensi atau lalu lintas tersebut yang tidak sesuai dengan kepentingan Persetujuan ini.
- (4) Salah satu Pihak dapat meminta jadwal atau rencana operasional penerbangan dari Pihak lainnya untuk persetujuan, tetapi hanya atas dasar non-diskriminatif untuk menegakkan kesamaan kondisi sesuai ayat (2) Pasal ini. Jika salah satu Pihak memerlukan pengajuan untuk tujuan informasi, persyaratan pengajuan dan prosedur dimaksud harus meminimalkan beban administrasi pada perantara transportasi udara dan perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak lain.
- (5) Masing-masing Pihak tidak boleh mengizinkan perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan yang ditunjuk, baik terkait dengan perusahaan penerbangan lain atau atau terpisah, untuk menyalahgunakan kekuatan pasar dengan cara memiliki atau mungkin atau dimaksudkan untuk memiliki efek sangat melemahkan pesaing atau mengecualikan pesaing dari sebuah rute.
- (6) Masing-masing Pihak tidak boleh memberikan atau mengizinkan subsidi negara atau dukungan kepada perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan yang ditunjuk sedemikian rupa sehingga akan berpengaruh negatif terhadap kesempatan yang adil dan setara bagi perusahaan penerbangan dari Pihak lain untuk bersaing dalam menyediakan transportasi udara internasional yang diatur oleh Persetujuan ini.
- (7) Subsidi Negara atau dukungan berarti ketentuan dukungan yang diberikan secara diskriminatif untuk perusahaan penerbangan yang ditunjuk, langsung atau tidak langsung, oleh negara atau oleh badan publik atau swasta yang ditunjuk atau dikendalikan oleh negara. Tanpa pembatasan, hal itu mungkin termasuk ganti rugi dari kerugian operasional, penyediaan

modal, bantuan yang tidak dapat dikembalikan atau dipinjamkan dengan persyaratan istimewa; pemberian keuntungan keuangan dengan melepaskan hak untuk keuntungan; pemulihan jumlah yang harus dilunasi untuk dana publik yang telah digunakan; pembebasan pajak, kompensasi untuk beban keuangan yang diberlakukan oleh otoritas publik; atau diskriminasi akses terhadap fasilitas bandara, bahan bakar atau fasilitas wajar lainnya yang diperlukan untuk operasi normal dari layanan udara.

- (8) Apabila salah satu Pihak memberikan subsidi negara atau dukungan kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk terkait dengan jasa pelayanan sesuai Persetujuan ini, perusahaan penerbangan dimaksud diharuskan untuk mengidentifikasi subsidi atau dukungan secara jelas dan terpisah dalam rekening tersebut.
- (9) Jika salah satu Pihak percaya bahwa perusahaan penerbangan yang ditunjuk sedang mengalami diskriminasi atau praktek yang tidak adil, atau bahwa subsidi atau dukungan yang dianggap atau disediakan oleh Pihak lain atau perusahaan penerbangan dari Pihak lain akan mempengaruhi atau dapat mempengaruhi kesempatan yang adil dan setara dari perusahaan penerbangan Pihak pertama yang berkompetisi dalam menyediakan transportasi udara internasional, pihak dimaksud dapat meminta konsultasi dan memberitahukan Pihak lainnya tentang alasan ketidakpuasannya. Konsultasi ini tidak dapat dimintai selambat-lambatnya 30 hari setelah diterimanya permintaan tersebut, kecuali disetujui oleh kedua Pihak.

PASAL 7

Harga

- (1) Untuk keperluan pengaturan ini istilah harga berarti biaya yang harus dibayarkan untuk pengangkutan penumpang, bagasi dan kargo dan kondisi di mana harga tersebut berlaku, termasuk harga dan kondisi untuk agen dan layanan tambahan lainnya, tetapi tidak termasuk pemberian gaji atau kondisi untuk pengangkutan pos.

- (2) Setiap Pihak wajib mengizinkan setiap perusahaan penerbangan yang ditunjuk untuk menetapkan harga untuk layanan udara yang ditetapkan berdasarkan pertimbangan komersial di pasar. Masing-masing Pihak tidak harus mensyaratkan penerbangan mereka untuk berkonsultasi dengan perusahaan penerbangan lain tentang harga yang mereka tetapkan atau mengusulkan untuk mengenakan biaya untuk layanan yang dikenakan sesuai dalam pengaturan ini.
- (3) Setiap Pihak boleh meminta pemberitahuan atau pengajuan dari setiap harga yang dikenakan oleh perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan yang ditunjuk sendiri. Masing-masing Pihak tidak harus mensyaratkan pemberitahuan atau pengajuan harga apapun yang akan dikenakan oleh perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain. Harga akan tetap berlaku kecuali ditolak sesuai ayat (5) atau (6) Pasal ini.
- (4) Campur tangan oleh para Pihak harus dibatasi pada:
- (a) perlindungan konsumen dari harga yang berlebihan karena penyalahgunaan kekuatan pasar;
 - (b) pencegahan harga yang penerapannya merupakan perilaku anti-persaingan yang mempunyai atau dapat mempunyai atau secara eksplisit dimaksudkan untuk mempunyai efek mencegah, membatasi atau distorsi kompetisi atau mengecualikan pesaing dari sebuah rute.
- (5) Setiap Pihak dapat secara sepihak melarang setiap harga yang diajukan atau dibebankan oleh salah satu perusahaan penerbangan yang ditunjuk sendiri. Namun, campur tangan tersebut dapat dilakukan hanya apabila timbul kepada otoritas penerbangan dari para Pihak bahwa harga yang dikenakan atau diusulkan untuk dikenakan memenuhi salah satu kriteria yang ditetapkan dalam ayat (4) Pasal ini.

- (6) Masing-masing Pihak tidak boleh mengambil tindakan sepihak untuk mencegah berlakunya atau kelanjutan dari harga yang dikenakan atau diusulkan untuk dikenakan oleh perusahaan penerbangan dari Pihak lain. Jika salah satu Pihak percaya bahwa setiap harga tersebut tidak konsisten dengan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) Pasal ini, Pihak dimaksud dapat meminta konsultasi dan memberitahukan Pihak lainnya tentang alasan ketidakpuasannya. Konsultasi ini harus dilakukan selambat-lambatnya 14 hari setelah diterimanya permintaan tersebut. Tanpa kesepakatan bersama harga mulai berlaku atau terus berlaku.

PASAL 8

Bea Cukai, Bea Masuk dan Pajak-Pajak

- (1) Bahan bakar, minyak pelumas, suku cadang, peralatan pesawat reguler dan barang-barang yang dijual yang dibawa masuk ke dalam wilayah salah satu Pihak, atau tetap berada didalam didalam pesawat terbang di wilayah tersebut, oleh atau atas nama salah satu Pihak lain atau perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan yang ditunjuk dan dimaksudkan hanya untuk digunakan sendiri oleh atau di dalam pesawat terbang harus diberikan perlakuan berikut oleh Pihak Pertama, dalam hal bea masuk, biaya inspeksi dan pungutan nasional atau lokal lain dan biaya-biaya sejenis, pelayanan :
- (a) dalam hal bahan bakar dan pelumas minyak yang tersisa di dalam pesawat terbang di bandara terakhir sebelum keberangkatan dari wilayah tersebut, pembebasan, dan
 - (b) dalam hal bahan bakar minyak dan pelumas yang tidak termasuk dalam (a) dan suku cadang, peralatan pesawat reguler dan perlengkapan pesawat, perlakuan yang tidak sesuai dengan perlengkapan serupa diperkenankan masuk ke wilayah dimaksud, atau tetap berada di dalam pesawat terbang di wilayah tersebut, dan dimaksudkan untuk digunakan oleh atau atas pesawat dari perusahaan penerbangan nasional dari Pihak pertama, atau

perusahaan penerbangan asing yang paling disukai, terkait di bidang jasa udara internasional.

- (2) Perlakuan yang dimaksud pada ayat (1) Pasal ini harus ditambahkan dan dilaksanakan tanpa mengurangi kewajiban masing-masing Pihak untuk tetap melaksanakan kewajiban sesuai Pasal 24 dari Konvensi.

PASAL 9

Keamanan Penerbangan

- (1) Konsisten dengan hak dan kewajiban para Pihak menurut hukum internasional, para Pihak menegaskan kembali kewajiban mereka satu sama lain untuk saling melindungi keamanan penerbangan sipil terhadap tindakan-tindakan campur tangan yang melawan hukum dan hal tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Persetujuan ini. Tanpa membatasi hak dan kewajiban mereka pada umumnya menurut hukum internasional, para Pihak wajib bertindak sesuai ketentuan-ketentuan dari persetujuan Konvensi tentang Tindakan Melawan Hukum dan Tindakan Tertentu Lainnya Yang Terjadi di Pesawat Terbang, yang dibuat di Tokyo pada tanggal 14 September 1963; Konvensi tentang Pencegahan Terhadap Tindak Pidana Perampasan Pesawat Terbang, yang dibuat di Den Haag pada tanggal 16 Desember 1970; Konvensi tentang Pencegahan Tindak Pidana terhadap Keselamatan Penerbangan Sipil, yang dibuat di Montreal pada tanggal 23 September 1971; Protokol tentang Pencegahan Tindak Kekerasan yang Melawan Hukum di Bandar Udara yang Melayani Penerbangan Internasional, yang dibuat di Montreal pada tanggal 24 Februari 1988 dan Konvensi Menandai Bahan Peledak Plastik untuk tujuan Deteksi, ditandatangani di Montreal pada tanggal 1 Maret 1991 dan persetujuan lain mengenai keamanan penerbangan yang mengikat Para Pihak.
- (2) Para Pihak wajib memberikan bantuan satu sama lain untuk mencegah tindakan perampasan pesawat terbang dan tindakan melawan hukum lainnya yang mengancam keselamatan pesawat terbang, penumpang dan

awak pesawat, bandar udara dan fasilitas navigasi penerbangan serta menindak setiap ancaman terhadap keamanan navigasi penerbangan sipil.

- (3) Apabila terjadi sesuatu kecelakaan atau ancaman akan timbulnya tindakan perampasan terhadap pesawat terbang atau tindak melawan hukum lainnya yang mengancam keselamatan penumpang, awak pesawat, pesawat terbang, bandar udara atau fasilitas navigasi udara, kedua Pihak harus saling membantu dengan cara melakukan komunikasi dan melakukan langkah-langkah yang dimaksudkan untuk menghentikan dengan cepat dan selamat kejadian atau ancaman tersebut.
- (4) Para Pihak wajib, dalam hubungan masing-masing, bertindak sesuai dengan ketentuan keamanan penerbangan yang dikeluarkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sebagaimana Lampiran-Lampiran dari Konvensi Chicago; sejauh ketentuan keamanan tersebut berlaku bagi Para Pihak. Masing-masing Pihak harus mensyaratkan bahwa perusahaan penerbangan dan operator bandara di wilayahnya bertindak sesuai dengan ketentuan keamanan penerbangan.
- (5) Masing-masing Pihak sepakat bahwa perusahaan penerbangan wajib untuk memenuhi ketentuan-ketentuan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud ayat (4) dari Pasal ini yang ditetapkan oleh Pihak lainnya. Untuk keberangkatan dari, atau saat dalam, wilayah Kerajaan Inggris, perusahaan penerbangan wajib memenuhi ketentuan keamanan penerbangan sesuai dengan Ketentuan Hukum Uni Eropa. Untuk keberangkatan dari atau saat dalam, wilayah Indonesia, perusahaan penerbangan wajib perusahaan penerbangan wajib memenuhi ketentuan keamanan penerbangan sesuai hukum yang berlaku di negara bersangkutan. Masing-masing Pihak wajib memastikan langkah-langkah yang efektif diberlakukan di dalam wilayahnya untuk melindungi pesawat udara dan untuk memeriksa penumpang, awak pesawat, barang bawaan, bagasi, kargo dan barang-barang yang disimpan dalam pesawat sebelum, pada saat atau selama menaiki penumpang atau memasukan barang; dan juga bahwa langkah-langkah tersebut akan disesuaikan dengan peningkatan ancaman terhadap keamanan

penerbangan sipil. Setiap Pihak sepakat bahwa ketentuan keamanan yang diperlukan oleh Pihak lainnya untuk keberangkatan dari dan saat dalam wilayah Pihak lainnya harus diperhatikan. Setiap Pihak wajib juga bertindak secara positif berdasarkan setiap permintaan dari Pihak lainnya untuk langkah-langkah keamanan khusus untuk menghadapi ancaman tertentu.

- (6) Dengan memperhatikan sepenuhnya dan saling menghormati kedaulatan masing-masing, salah satu Pihak dapat mengambil langkah-langkah keamanan sehubungan dengan masuk ke wilayahnya. Bila memungkinkan, bahwa Pihak wajib mempertimbangkan langkah-langkah keamanan yang sudah diterapkan oleh Pihak lain dan setiap pandangan bahwa Pihak lain mungkin menawarkan hal tersebut. Setiap Pihak mengakui, bagaimanapun, bahwa Pasal ini tidak membatasi hak dari Pihak untuk menolak masuk ke wilayahnya dari setiap penerbangan atau penerbangan yang dianggap menghadirkan ancaman bagi keamanannya.
- (7) Salah satu Pihak dapat mengambil tindakan darurat untuk menghadapi ancaman keamanan tertentu. Tindakan tersebut harus segera diberitahukan kepada Pihak lainnya.
- (8) Tanpa mengurangi kebutuhan untuk mengambil tindakan segera untuk melindungi keamanan transportasi, masing-masing Pihak menegaskan bahwa ketika mempertimbangkan langkah-langkah keamanan, Pihak harus mengevaluasi efek samping yang mungkin terjadi pada transportasi udara internasional dan, kecuali dibatasi oleh hukum, harus mengambil faktor-faktor tersebut menjelaskan ketika menentukan langkah-langkah apa yang perlu dan tepat untuk mengatasi mereka masalah keamanan.
- (9) Setiap Pihak dapat meminta konsultasi setiap saat mengenai standar keamanan yang diterapkan oleh Pihak lainnya. Konsultasi tersebut harus dilakukan dalam waktu 30 hari dari permintaan itu. Ketika Pihak memiliki alasan untuk percaya bahwa Pihak lainnya telah menyimpang dari ketentuan Pasal ini, Pihak tersebut dapat meminta diadakannya konsultasi dengan Pihak lainnya. Kegagalan untuk mencapai resolusi yang

memuaskan dalam waktu 15 hari dari tanggal permintaan tersebut, akan merupakan alasan untuk mencabut, menunda atau membatasi izin operasi dan izin teknis dari sebuah maskapai penerbangan atau penerbangan dari Pihak lain. Bila diperlukan oleh keadaan darurat, seorang Pihak dapat mengambil tindakan sementara sebelum berakhirnya 15 hari.

PASAL 10

Keselamatan Penerbangan

- (1) Masing-masing Pihak dapat meminta diadakannya konsultasi setiap saat mengenai standar-standar keselamatan yang diterapkan oleh Pihak lainnya berkaitan dengan fasilitas, awak pesawat, pesawat terbang dan pelaksanaan penerbangan. Konsultasi tersebut akan dilaksanakan setelah 30 hari dari permintaan tersebut.
- (2) Jika setelah konsultasi tersebut, salah satu Pihak menemukan bahwa Pihak lainnya tidak secara efektif mempertahankan dan menerapkan standar keselamatan pada daerah apapun yang setidaknya-tidaknya telah memenuhi standar minimum yang telah ditetapkan pada saat Konvensi Chicago, Pihak lainnya wajib memberitahukan kepada Pihak lainnya mengenai penemuan tersebut dan langkah-langkah yang perlu diambil guna memenuhi standar minimum ini dan Pihak lainnya akan melakukan tindakan perbaikan yang tepat. Kegagalan oleh Pihak lain untuk mengambil tindakan yang tepat dalam waktu lima belas (15) hari atau waktu yang lebih lama yang telah disepakati, akan menjadi dasar untuk penerapan pasal 5(1) (Penundaan atau Pencabutan Izin Operasi) Persetujuan ini.
- (3) Tanpa mengecualikankewajiban yang ditentukan dalam Pasal 33 Konvensi Chicago, disepakati bahwa setiap pesawat terbang yang dioperasikan oleh atau sesuai ketentuan persetujuan sewa, atas nama perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan satu Pihak, layanan ke atau dari wilayah Pihak lain, yang dalam wilayah Pihak lain, tunduk kepada pemeriksaan oleh perwakilan resmi Pihak lainnya, didalam atau disekitar pesawat udara untuk memeriksa keabsahan dokumen

pesawat udara dan awak pesawat dan kondisi jelas pesawat udara dan peralatannya (dalam Pasal ini disebut pemeriksaan *ramp*), dengan ketentuan bahwa pemeriksaan tersebut tidak mengakibatkan penundaan.

(4) Jika suatu inspeksi *ramp* atau serangkaian inspeksi *ramp* menemukan:

- (a) permasalahan serius bahwa sebuah pesawat terbang atau operasi pada sebuah pesawat terbang tidak memenuhi standar minimum yang telah ditetapkan pada saat itu sesuai dengan Konvensi Chicago; atau
- (b) adanya permasalahan serius bahwa terdapat kekurangan dalam perawatan dan pengelolaan standar keselamatan yang telah ditetapkan sesuai dengan Konvensi;

Pihak yang melakukan inspeksi dapat, untuk tujuan pemenuhan Pasal 33 Konvensi, secara bebas menyimpulkan bahwa persyaratan-persyaratan yang ada pada sertifikat atau lisensi yang telah diterbitkan secara sah terkait pesawat terbang atau awak pesawatnya atau persyaratan-persyaratan pesawat terbang beroperasi tidak setara atau di atas standar minimum yang telah ditetapkan dalam Konvensi Chicago .

(5) Dalam hal akses untuk tujuan pelaksanaan suatu inspeksi ramp suatu pesawat terbang yang dioperasikan oleh salah satu Pihak sesuai dengan Ayat 3 di atas, ditolak oleh perwakilan perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan tersebut, Pihak lainnya dapat secara bebas menyimpulkan permasalahan serius, sebagaimana dimaksud dalam Ayat 4 di atas terjadi dan menarik kesimpulan sesuai dengan Ayat tersebut.

(6) Masing-masing Pihak berhak untuk segera menanggukhan atau mengubah izin pengoperasian dari perusahaan penerbangan Pihak lainnya jika Pihak pertama menyimpulkan, baik dari hasil sebuah inspeksi ramp, serangkaian inspeksi ramp, penolakan akses untuk inspeksi ramp, konsultasi atau

sebaliknya, yang mana tindakan segera sangat diperlukan untuk keselamatan operasi penerbangan perusahaan penerbangan tersebut.

- (7) Setiap tindakan oleh salah satu Pihak sesuai dengan Ayat 2 atau 6 di atas wajib dihentikan jika dasar untuk pelaksanaan tindakan tersebut telah tiada.

PASAL 11

Pengawasan Peraturan

Apabila Kerajaan Inggris telah menunjuk sebuah perusahaan penerbangan yang kendali peraturannya dilakukan dan dikelola oleh Negara Anggota Uni Eropa lain, hak-hak Pihak lainnya berdasarkan Pasal 10 (Keselamatan Penerbangan) dari Persetujuan ini akan berlaku sama dalam hal pengambilalihan, implementasi atau pengelolaan standar keselamatan oleh Negara Anggota Uni Eropa lainnya dan dalam hal pemberian kewenangan operasi perusahaan penerbangan itu.

PASAL 12

Pelayanan Teknis Penanganan Pesawat Udara Di Darat

Berdasarkan hukum dan peraturan masing-masing Pihak termasuk, dalam hal Kerajaan Inggris, hukum Uni Eropa, setiap perusahaan penerbangan yang ditunjuk, di wilayah Pihak lainnya, harus memiliki hak untuk melakukan penanganan teknis pesawat udara di Darat ("melakukan pelayanan di darat bagi pesawatnya sendiri") atas pilihannya sendiri, hak untuk memilih pemasok yang menyediakan jasa pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat secara keseluruhan atau sebagian. Apabila hukum dan peraturan tersebut membatasi atau menghalangi pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat dan apabila terdapat persaingan diantara pemasok yang menyediakan jasa dimaksud, setiap perusahaan penerbangan yang ditunjuk harus diperlakukan tanpa pembedaan dalam hal pemilihan mereka terhadap pelayanan di darat bagi pesawatnya sendiri dan jasa pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat oleh para pemasok.

PASAL 13

Pengiriman Pendapatan

Masing-masing perusahaan penerbangan yang ditunjuk atas permintaan dapat menukar dan mengirimkan kepada negara yang dipilih sisa pendapatan dalam mata uang lokal yang merupakan kelebihan daripada uang yang digunakan untuk kebutuhan lokal. Penukaran dan pengiriman tersebut wajib diizinkan tanpa pembatasan berdasarkan nilai tukar yang berlaku pada saat pendapatan tersebut diajukan untuk ditukarkan dan dikirimkan, dan tidak akan dikenakan biaya apapun kecuali biaya wajar yang dibuat oleh bank dalam hal pelaksanaan penukaran dan pengiriman uang tersebut.

PASAL 14

Perwakilan Perusahaan Penerbangan dan Penjualan

Sebuah perusahaan penerbangan yang:

- (a) tergabung dan memiliki tempat usaha utama di wilayah salah satu Pihak atau Negara Anggota Uni Eropa; dan
- (b) memegang Sertifikat Operasi Penerbangan yang masih berlaku dan dikeluarkan oleh otoritas penerbangan dari Pihak atau Negara Anggota Uni Eropa;
dapat:
 - (i) sesuai dengan hukum dan peraturan yang berkaitan untuk masuk, tinggal dan pekerjaan Pihak lain, membawa masuk dan menempatkan di wilayah Pihak lainnya yang berhubungan dengan pengelolaan, teknis, operasional dan staf khusus lainnya dimana perusahaan penerbangan menganggap perlu untuk penyediaan layanan udara;
 - (ii) menggunakan jasa dan personil dari setiap organisasi, perusahaan atau maskapai penerbangan lain yang beroperasi di wilayah Pihak lain;
 - (iii) mendirikan kantor di wilayah Pihak lain, dan

terlibat dalam penjualan dan pemasaran transportasi udara dan layanan tambahan di wilayah Pihak lainnya, baik secara langsung atau melalui agen atau perantara lain yang ditunjuk oleh perusahaan penerbangan. Perusahaan penerbangan dapat menjual, dan setiap orang bebas untuk membeli, layanan transportasi dan layanan tambahan dalam mata uang lokal atau mata uang lainnya yang dapat digunakan secara bebas.

PASAL 15

Pungutan Bagi Pengguna Jasa

1. Pungutan bagi pengguna jasa yang dapat dikenakan oleh otoritas pembebanan yang berwenang dari masing-masing Pihak kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak lainnya harus adil, wajar tidak diskriminatif, dan dibagi rata antara semua kategori pengguna. Pungutan tersebut wajib dibebankan pada perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak lain sesuai dengan syarat dan ketentuan yang tidak kurang menguntungkan dari pilihan yang tersedia untuk perusahaan penerbangan lain pada saat pungutan dibebankan.
2. Pungutan bagi pengguna jasa yang dikenakan kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak lain, dapat mencerminkan, tetapi tidak boleh melebihi, biaya penuh kepada otoritas pembebanan yang berwenang dalam menyediakan pelayanan yang tepat dan tidak berlebihan di bandar udara, lingkungan penerbangan, navigasi udara dan fasilitas keamanan penerbangan dalam Bandar udara atau di dalam sistem Bandar udara. Total biaya dapat termasuk hasil wajar pendapatan pada aset setelah depresiasi. Penyediaan fasilitas dan pelayanan dalam hal mana pungutan dikenakan harus disediakan secara efisien dan ekonomis.
3. Masing-masing Pihak wajib mendorong dilakukannya konsultasi antara otoritas yang berwenang menetapkan pungutan di wilayahnya dengan perusahaan penerbangan yang menggunakan pelayanan dan fasilitas. Masing-masing Pihak wajib mendorong otoritas yang berwenang

menetapkan pungutan dan perusahaan penerbangan untuk bertukar informasi sehingga diperoleh suatu perhitungan yang akurat dan transparan untuk pungutan yang akan dikenakan sesuai ketentuan Ayat 1 dan 2 Pasal ini. Masing-masing Pihak wajib mendorong otoritas yang berwenang menetapkan pungutan untuk memberitahukan terlebih dahulu dalam waktu yang cukup usulan perubahan besaran pungutan kepada pengguna jasa untuk mendapatkan masukan sebelum perubahan besaran pungutan diimplementasikan.

4. Tidak satu pun Pihak dapat dianggap, dalam prosedur penyelesaian perselisihan menurut Pasal 18 (Penyelesaian Perselisihan), melanggar salah satu ketentuan dalam Pasal ini, kecuali :
 - a. Pihak tidak melakukan kajian atas pungutan atau pelayanan yang dapat dijadikan dasar timbulnya keluhan oleh Pihak lainnya dalam tenggang waktu yang wajar; dan
 - b. berkenaan dengan kajian tersebut, Pihak tidak mengambil langkah-langkah sesuai kewenangannya untuk mengganti kerugian yang timbul dari pengenaan pungutan atau pelayanan yang bertentangan dengan Pasal ini.

PASAL 16

Perlindungan Terhadap Lingkungan

- (1) Masing-masing Pihak mendukung kebutuhan untuk melindungi lingkungan dengan mempromosikan pembangunan penerbangan yang berkelanjutan.
- (2) Ketika langkah-langkah lingkungan ditetapkan, standar lingkungan penerbangan akan yang digunakan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dalam lampiran Konvensi Chicago harus dipatuhi kecuali ada perbedaan yang diajukan.

PASAL 17

Konsultasi

Salah satu Pihak dapat, setiap saat, mengajukan permohonan tertulis untuk konsultasi mengenai penafsiran, aplikasi, pelaksanaan atau perubahan dari Persetujuan ini atau penyesuaian dari Persetujuan ini. Konsultasi tersebut wajib dimulai tidak lebih dari 60 hari sejak salah satu Pihak menerima permintaan konsultasi tersebut secara tertulis, kecuali disetujui lain oleh para Pihak.

PASAL 18

Penyelesaian Perselisihan

1. Jika timbul suatu perselisihan antara para Pihak Penandatanganan mengenai penafsiran atau pelaksanaan dari Persetujuan ini, maka para Pihak Penandatanganan akan terlebih dahulu menyelesaikan melalui perundingan diantara mereka.
2. Jika para Pihak Penandatanganan gagal mencapai suatu penyelesaian melalui perundingan, perselisihan dapat diajukan untuk diputuskan kepada badan perarbitratoran yang terdiri dari tiga orang arbitrator, masing-masing Pihak Penandatanganan mengangkat seorang, dan orang ketiga ditunjuk oleh kedua arbitrator yang telah diangkat tadi dengan ketentuan bahwa arbitrator ketiga bukan merupakan warganegara dari salah satu Pihak Penandatanganan. Masing-masing Pihak Penandatanganan harus mengangkat seorang arbitrator dalam waktu enam puluh (60) hari terhitung sejak tanggal diterimanya pemberitahuan melalui saluran-saluran diplomatik oleh salah satu Pihak Penandatanganan yang meminta penyelesaian perselisihan itu, dan arbitrator yang ketiga hendaknya ditetapkan dalam jangka waktu enam puluh (60) hari berikutnya. Jika jangka waktu ini sudah berakhir sedangkan arbitrator ketiga belum disepakati maka para Pihak Penandatanganan dapat meminta Ketua Dewan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk menunjuk seorang arbitrator atau para arbitrator sebagaimana diperlukan.

Apabila kewarganegaraan Ketua Dewan sama dengan salah satu dari arbitrator Pihak Penandatangan, Wakil Ketua Dewan harus membuat penunjukkan yang diperlukan. Dalam segala hal, Arbitrator ketiga harus merupakan warganegara dari negara ketiga yang akan bertindak sebagai ketua arbitrase dan akan menentukan tempat penyelenggaraan sidang.

3. Para Pihak Penandatangan berkewajiban untuk mentaati setiap keputusan yang ditetapkan menurut ayat (2) Pasal ini.
4. Apabila dan selama salah satu Pihak Penandatangan atau Perusahaan Penerbangan yang ditunjuk dari salah satu Pihak Penandatangan tidak mentaati keputusan sebagaimana dimaksud dalam ayat 2 Pasal ini, Pihak Penandatangan lainnya dapat membatasi, menunda atau mencabut hak-hak atau keuntungan istimewa yang diberikan dalam Persetujuan kepada Pihak Penandatangan yang melanggar atau Perusahaan Penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak Penandatangan tersebut atau Perusahaan Penerbangan yang melanggar.

PASAL 19

Perubahan

Masing-masing Pihak harus setuju pada semua perubahan dari Persetujuan ini yang dilakukan dengan Pertukaran Nota.

PASAL 20

Pengakhiran Persetujuan

Salah satu Pihak dapat, memberitahukan secara tertulis kepada Pihak lainnya tentang keputusannya untuk mengakhiri Persetujuan ini dengan memberikan waktu 12 (dua belas) bulan pemberitahuan pendahuluan secara tertulis kepada Pihak lainnya dari tanggal yang diinginkan untuk mengakhiri persetujuan melalui saluran diplomatik secara tertulis. Pemberitahuan tersebut secara bersamaan harus dikomunikasikan pula kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Persetujuan ini akan berakhir pada tengah malam (di tempat

Pihak yang menerima pemberitahuan) sesaat sebelum satu tahun diterimanya pemberitahuan oleh Pihak lainnya. Saat menerima pemberitahuan mengakhiri Persetujuan diterima Pihak lain, wajib dianggap telah diterima empat belas hari setelah penerimaan pemberitahuan dari Organisasi Penerbangan Sipil.

PASAL 21

Mulai Berlaku

1. Persetujuan ini wajib mulai berlaku pada tanggal pertukaran nota diplomatik terakhir antara Para Pihak bahwa prosedur internal yang diperlukan bagi berlakunya Persetujuan ini dan Lampiran-lampirannya telah dipenuhi.
2. Persetujuan antara Kerajaan Inggris Raya dan Irlandia Utara dan Republik Indonesia terkait Angkutan Udara antara dan melalui wilayah masing-masing yang ditandatangani di Jakarta pada 28 Juni 1973 berakhir pada saat Persetujuan ini berlaku.

Sebagai bukti yang bertandatangan dibawah ini, dengan diberi kuasa oleh Pemerintah masing-masing, telah menandatangani Persetujuan ini.

Dibuat dalam rangkap dua di London pada hari Rabu tanggal 27 Nopember 2013, dalam bahasa Inggris dan Indonesia, kedua naskah mempunyai kekuatan hukum yang sama. Dalam hal terjadi perbedaan penafsiran, naskah dalam bahasa Inggris yang wajib berlaku.

UNTUK PEMERINTAH
KERAJAAN INGGRIS RAYA
DAN IRLANDIA UTARA



ROBERT GOODWILL

UNTUK PEMERINTAH
REPUBLIK INDONESIA



HERRY BAKTI

LAMPIRAN

RUTE PENERBANGAN

Bagian 1

Rute yang akan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Kerajaan Inggris:

Tempat-tempat di wilayah Kerajaan Inggris – Tempat-tempat Persinggahan –
Tempat-tempat di wilayah Indonesia – Tempat-tempat Selanjutnya.

CATATAN:

1. Tempat-tempat persinggahan atau tempat-tempat selanjutnya dimungkinkan untuk diabaikan pada setiap penerbangan asalkan layanan dimulai atau berakhir di wilayah Kerajaan Inggris.
2. Lalu lintas (termasuk semua bentuk stop-over) dimungkinkan untuk diangkut dari tempat-tempat persinggahan untuk dibawa ke wilayah Indonesia atau diangkut di wilayah Indonesia untuk diturunkan di tempat-tempat selanjutnya, pergi dan pulang, berdasarkan pengaturan dari waktu ke waktu yang ditentukan bersama oleh otoritas penerbangan Para Pihak.

Bagian 2

Rute yang akan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Indonesia :

Tempat-tempat di wilayah Indonesia – Tempat-tempat Persinggahan –
Tempat-tempat di wilayah Kerajaan Inggris – Tempat-tempat Selanjutnya.

CATATAN:

1. Tempat-tempat persinggahan atau tempat-tempat selanjutnya dimungkinkan untuk diabaikan pada setiap penerbangan asalkan layanan dimulai atau berakhir di wilayah Indonesia.
2. Lalu lintas (termasuk semua bentuk stop-over) dimungkinkan untuk diangkut dari tempat-tempat persinggahan untuk dibawa ke wilayah Kerajaan Inggris atau diangkut di wilayah Kerajaan Inggris untuk diturunkan di tempat-tempat selanjutnya, pergi dan pulang, berdasarkan pengaturan dari waktu ke waktu yang ditentukan bersama oleh otoritas penerbangan Para Pihak.



REPUBLIK INDONESIA

**AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA**

CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ("the United Kingdom") and the Government of the Republic of Indonesia ("Indonesia") hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to conclude an agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Noting the Agreement between the European Union and the Government of the Republic of Indonesia on certain aspects of air services signed on 29 June 2011 in Brussels;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- (a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and

includes: (i) any amendment thereof which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

- (b) the term "aeronautical authority" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and, for the purpose of Article 7 (Prices) of this Agreement, the Civil Aviation Authority and in the case of the Republic of Indonesia, the Minister for Transportation, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 (Designation and Authorisation) of this Agreement;
- (d) the term "territory" in the case of the United Kingdom has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention and in the case of Indonesia means the territory of the Republic of Indonesia as defined in its laws, and part of the continental shelf and adjacent seas over which the Republic of Indonesia has sovereignty, sovereign right or jurisdiction in accordance with the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for

overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;

- (h) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- (i) the term "EU Member State" means a Member State of the European Union;
- (j) the term "EU Treaties" means the Treaty on the European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;
- (k) references to airlines of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall be understood as referring to airlines designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
- (2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating

international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

- (3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
- (4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation and Authorisation

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.
- (2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the

appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

(a) in the case of an airline designated by the United Kingdom:

- (i) it is established in the territory of the United Kingdom under the EU Treaties and has a valid operating licence in accordance with the law of the European Union; and
- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by EU Member States and/or by nationals of such Member States; and

(b) in the case of an airline designated by Indonesia:

- (i) it is established in the territory of the Republic of Indonesia and is licensed in accordance with the applicable law of Indonesia; and;
- (ii) the Indonesian aeronautical authority has and maintains effective regulatory control of the airline; and;
- (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by nationals of Indonesia; and;

(c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

- (3) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

- (1) Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party:

(a) where, in the case of an airline designated by the United Kingdom:

- (i) it is not established in the territory of the United Kingdom under the EU Treaties or does not have a valid operating licence in accordance with the law of the European Union; or
- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EU Member States and/or by nationals of such Member States; or
- (iv) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between Indonesia and another EU Member State and Indonesia can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

- (v) the airline designated holds an Air Operator's Certificate issued by an EU Member State and there is no bilateral air service agreement between Indonesia and that EU Member State, and that EU Member State has denied traffic rights to an airline designated by Indonesia;
- (b) where, in the case of an airline designated by Indonesia:
 - (i) it is not established in the territory of the Republic of Indonesia or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Indonesia; or
 - (ii) the Indonesian aeronautical authority does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or
 - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by nationals of Indonesia; or
- (c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
- (e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 (Safety) of this Agreement; or
- (f) in accordance with paragraph (6) of Article 10 (Safety) of this Agreement; or
- (g) where it has been determined by a Contracting Party (if the consultations under paragraph (9) of Article 6 (Fair Competition and

State Aids) of this Agreement have not achieved a satisfactory resolution) that the provisions of Article 6 (Fair Competition and State Aids) of this Agreement are not being complied with.

- (2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.
- (3) Either Contracting Party that exercises the rights under paragraph (1) of this Article shall notify in writing the other Contracting Party as soon as possible of the reasons for the refusal, suspension or limitation of the operating authorisation or technical permission of an airline designated by it.
- (4) In exercising their rights under paragraph (1) of this Article the Contracting Parties shall not discriminate between airlines on the grounds of nationality.
- (5) This Article does not limit the rights of either Contracting Party to revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 9 (Security) of this Agreement.

ARTICLE 6

Fair Competition and State Aids

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.
- (2) Unless otherwise agreed in writing by the Contracting Parties, each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers in accordance with the agreed services on the specified routes. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of

traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

- (3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
- (4) Either Contracting Party may require the filing of schedules or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, but only on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.
- (5) Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.
- (6) Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
- (7) State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital,

non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuel or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

- (8) Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.
- (9) If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air transportation, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 7

Prices

- (1) For the purposes of these arrangements the term prices means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.
- (2) Each Contracting Party shall allow prices for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the

market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the prices they charge or propose to charge for services covered by these arrangements.

- (3) Each Contracting Party may require notification or filing of any price to be charged by its own designated airline or airlines. Neither Contracting Party shall require notification or filing of any price to be charged by the designated airline or airlines of the other Contracting Party. Prices may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraph (5) or (6) of this Article.
- (4) Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - (a) The protection of consumers from prices that are excessive due to the abuse of market power;
 - (b) The prevention of prices whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.
- (5) Each Contracting Party may unilaterally disallow any price filed or charged by one of its own designated airlines. However, such intervention shall be made only if it appears to the aeronautical authority of that Contracting Party that a price charged or proposed to be charged meets either of the criteria set out in paragraph (4) of this Article.
- (6) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a price charged or proposed to be charged by an airline of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set out in paragraph (4) of this Article, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 14 days after receipt of the

request. Without a mutual agreement the price shall take effect or continue in effect.

ARTICLE 8

Customs, Duties and Taxes

- (1) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in aircraft of those airlines shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges:
 - (a) in the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption; and
 - (b) in the case of fuel and lubricating oils not included under (a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services.
- (2) The treatment specified in paragraph (1) of this Article shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

ARTICLE 9

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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.
- (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) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

- (4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that its airlines and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.
- (5) Each Contracting Party agrees that its airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) of this Article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of the United Kingdom, airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. For departure from, or while within, the territory of Indonesia, airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. Each Contracting Party shall ensure that adequate security measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading; and that those measures are adjusted to meet any increased threat to the security of civil aviation. Each Contracting Party agrees that security provisions required by the other Contracting Party for departure from and while within the territory of that other Contracting Party must be observed. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
- (6) With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Contracting Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Contracting Party shall take into account the security measures already applied by the other Contracting Party and any views that the other Contracting Party may offer. Each Party recognises, however, that nothing in this Article limits the right of a Contracting Party to

refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

- (7) A Contracting Party may take emergency measures to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the other Contracting Party.
- (8) Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transport security, the Contracting Parties affirm that when considering security measures, a Contracting Party shall evaluate possible adverse effects on international air transport and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.
- (9) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory resolution within 15 days from the date of such request, shall constitute grounds to revoke, suspend or limit the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 10

Safety

- (1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

- (2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) (Revocation or Suspension of Operating Authorisations) of this Agreement.
- (3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
- (4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or
 - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

- (5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
- (6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- (7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 11

Regulatory Control

Where the United Kingdom has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the other Contracting Party under Article 10 (Safety) of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards

by that other EU Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 12

Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the United Kingdom, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 13

Transfer of Earnings

Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 14

Airline Representation and Sales

An airline which:

- (a) is incorporated and has its principal place of business in the territory of one Contracting Party or an EU Member State; and

(b) holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that Contracting Party or an EU Member State;

may:

- (i) in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;
- (ii) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;
- (iii) establish offices in the territory of the other Contracting Party; and

engage in the sale and marketing of air transportation and ancillary services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and ancillary services in local currency or in any freely usable other currency.

ARTICLE 15

User Charges

- (1) User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be imposed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are imposed.
- (2) User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but not exceed, the full cost to the competent charging authorities or

bodies of providing appropriate and not excessive airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

- (3) Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that consultations take place between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and that the competent charging authorities or bodies and the airlines exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that the competent charging authorities provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
- (4) Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolutions procedures pursuant to Article 18 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:
 - (a) it fails to undertake a review, or fails to commission an independent review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or
 - (b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 16

Environmental Protection

- (1) The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.

- (2) When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organisation in Annexes to the Chicago Convention shall be followed except where differences have been filed.

ARTICLE 17

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 18

Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the

International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

If the President of the ICAO council has the same nationality as one of the arbitrators representing a Signatory Party, the Deputy President of the council shall make the necessary appointment. In every case, the third arbitrator must always be a citizen of a third party country acting as chair of the arbitration tribunal and deciding on the venue for its sittings.

- (3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.
- (4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

ARTICLE 19

Amendment

The Contracting Parties shall agree any amendments to this Agreement by an Exchange of Notes.

ARTICLE 20

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement by giving 12 (twelve) months advance notice in writing served through diplomatic channels of the intended date of termination. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at

midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 21

Entry into force

- (1) This Agreement shall enter into force on the day the last written notification is received by diplomatic notes confirming that each Contracting Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement.
- (2) The Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Indonesia for Air Services between and beyond their respective territories signed in Jakarta on 28 June 1973 shall terminate from the date of entry into force of this Agreement.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate in London this Wednesday, 27th November 2013, in the English and Indonesian languages, both texts being equally authentic. In the case of a divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND
NORTHERN IRELAND

A blue ink signature, appearing to be 'R. Goodwill', written over a circular stamp.

ROBERT GOODWILL

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF INDONESIA

A blue ink signature, appearing to be 'Herry Bakti', written in a cursive style.

HERRY BAKTI

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the territory of the United Kingdom – Intermediate Points – Points in the territory of Indonesia – Points Beyond.

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of the United Kingdom.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Indonesia or may be picked up in the territory of Indonesia to be set down at a point beyond, and vice versa, subject to such arrangements as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Indonesia:

Points in the territory of Indonesia – Intermediate Points – Points in the territory of the United Kingdom – Points Beyond.

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of the Republic of Indonesia.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the United Kingdom or may be picked up in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, subject to such arrangements as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.