

Persetujuan Hubungan Udara

Pembukaan

1. Definisi
2. Penunjukan, Izin dan Pembatalan
3. Hak Angkut
4. Penerapan Hukum
5. Sertifikat
6. Keselamatan
7. Keamanan Penerbangan
8. Pungutan bagi pengguna jasa
9. Statistik
10. Bea masuk dan pungutan lainnya
11. Tarif
12. Kapasitas
13. Pungutan bagi pengguna jasa
14. Penerapan hukum persaingan
15. Konsultasi
16. Perubahan Persetujuan
17. Penyelesaian Perselisihan
18. Pengakhiran Persetujuan
19. Pendaftaran
20. Mulai Berlakunya Persetujuan

LAMPIRAN 1 – Jadwal Penerbangan



REPUBLIK INDONESIA

**PERSETUJUAN ANTARA
PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
DAN PEMERINTAH AUSTRALIA
TERKAIT DENGAN PELAYANAN ANGKUTAN UDARA**

Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Australia (selanjutnya disebut "Para Pihak");

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

BERKEINGINAN untuk meningkatkan sistem penerbangan internasional berdasarkan persaingan antara perusahaan-perusahaan penerbangan di pasar dan berharap untuk mendorong perusahaan penerbangan untuk mengembangkan dan menerapkan pelayanan-pelayanan inovatif dan kompetitif;

BERKEINGINAN untuk memastikan tingkat tertinggi dalam keselamatan dan keamanan angkutan udara internasional dan menegaskan kembali perhatian mereka tentang tindakan atau ancaman terhadap keamanan pesawat terbang yang dapat membahayakan keselamatan orang atau bagasi, yang merugikan penyelenggaraan angkutan udara dan merusak kepercayaan masyarakat terhadap keselamatan penerbangan sipil;

TELAH MENYEPAKATI hal-hal sebagai berikut:

**Pasal 1
Definisi**

Untuk maksud-maksud dalam Persetujuan ini, kecuali ditentukan lain, pengertian:

- (a). "Otoritas-otoritas Penerbangan Sipil" adalah dalam hal Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan dan dalam hal Australia, Departemen Infrastruktur dan Transportasi; atau dalam kasus keduanya, instansi lain yang diberi kuasa untuk melaksanakan tugas-tugas dan fungsi-fungsi oleh Otoritas Penerbangan yang telah diberitahukan oleh satu Pihak ke Pihak lainnya;
- (b). "Persetujuan Pelayanan" adalah pelayanan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang sebagaimana didefinisikan pada Pasal 3, ayat 1(c) Persetujuan ini.

- (c). "Persetujuan" adalah Persetujuan ini, Lampirannya dan setiap perubahan-perubahannya;
- (d). "Angkutan udara" adalah angkutan umum dengan pesawat udara untuk penumpang, bagasi, kargo dan surat, secara terpisah atau dengan kombinasi, untuk remunerasi atau penyewaan;
- (e). "Perusahaan penerbangan" adalah setiap perusahaan angkutan udara yang memasarkan atau yang mengoperasikan angkutan udara;
- (f). "Kapasitas" adalah jumlah dari layanan yang diberikan berdasarkan Persetujuan ini, biasanya diukur dalam jumlah penerbangan (frekuensi), atau kursi atau ton untuk kargo yang ditawarkan di pasar (kota ke kota, atau negara-ke-negara) atau pada rute selama jangka waktu tertentu, seperti harian, mingguan, musiman atau tahunan;
- (g). "Konvensi" adalah Konvensi tentang Penerbangan Sipil International yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 and termasuk:
 - i. Setiap Lampiran atau setiap perubahan yang telah diadopsi sesuai Pasal 90 dari Konvensi tersebut, sepanjang Lampiran atau perubahan tersebut telah berlaku berlaku untuk kedua Pihak; dan
 - ii. Setiap perubahan yang telah berlaku sesuai Pasal 94(a) dari Konvensi tersebut dan telah diratifikasi oleh kedua Pihak.
- (h). "Perusahaan penerbangan yang ditunjuk" adalah suatu perusahaan penerbangan atau lebih yang telah ditunjuk dan diberi kuasa sesuai Pasal 2 (Penunjukan, Izin dan Pembatalan) Persetujuan ini;
- (i). "ICAO" adalah Organisasi Penerbangan Sipil Internasional'
- (j). "Pelayanan angkutan udara internasional" adalah transportasi udara yang melewati ruang udara di atas wilayah lebih dari satu Negara;
- (k). "Slots" adalah hak untuk menjadwalkan sebuah pergerakan pesawat di bandara;
- (l). "Berhenti untuk tujuan-tujuan bukan angkutan" memiliki pengertian sebagaimana tercantum pada Pasal 96 dari Konvensi;
- (m). "Tarif" adalah harga, tarif atau biaya untuk pengangkutan penumpang (dan bagasinya) dan/atau kargo (tidak termasuk surat) dalam pelayanan angkutan udara internasional, yang dikenakan biaya oleh perusahaan penerbangan termasuk agennya dan ketentuan-ketentuan yang mengatur ketersediaan harga, tarif atau biaya tersebut;

- (n). "Wilayah" dalam hal Republik Indonesia adalah wilayah Republik Indonesia sebagaimana ditetapkan dalam undang-undangnya, meliputi wilayah darat, termasuk perairan dalam, perairan kepulauan, laut territorial dan wilayah udara di atasnya dimana Republik Indonesia memiliki kedaulatan hukum sesuai dengan ketentuan hukum internasional, termasuk Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa mengenai Hukum Laut 1982, dalam hal Australia wilayah Persemakmuran Australia termasuk wilayah darat, perairan dalam dan laut territorial sesuai dengan hukum nasional termasuk wilayah di atasnya sesuai hukum internasional, termasuk Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa mengenai Hukum Laut 1982.
- (o). "Pungutan bagi pengguna jasa" adalah biaya yang dikenakan kepada perusahaan-perusahaan penerbangan untuk penyediaan Bandar Udara, lingkungan bandar udara, navigasi udara dan fasilitas atau pelayanan keamanan penerbangan.

Pasal 2

Penunjukan, Izin dan Pembatalan

1. Masing-masing Pihak berhak untuk menunjuk perusahaan penerbangan sebanyak keinginannya untuk melakukan pelayanan angkutan udara internasional sesuai dengan Persetujuan ini, dan untuk membatalkan atau mengubah penunjukan tersebut. Penunjukan tersebut akan disampaikan secara tertulis melalui saluran diplomatik. Penunjukan tersebut tidak akan diperlukan untuk perusahaan penerbangan yang melaksanakan hak-hak yang diatur dalam Pasal 3, paragraf 1 (a) dan 1 (b) dari Persetujuan ini.
2. Saat diterimanya penunjukan tersebut, dan permohonan penunjukan perusahaan penerbangan yang ditunjuk, dalam bentuk dan cara yang ditentukan izin pengoperasian dan izin teknis yang berhubungan dengan operasi dan navigasi pesawat, Pihak lain akan memberikan izin yang sesuai tanpa penundaan, dengan ketentuan:
 - (a). Perusahaan penerbangan dimiliki dan dikendalikan secara efektif oleh salah satu Pihak atau warganegara Pihak perusahaan penerbangan yang ditunjuk;
 - (b). Perusahaan penerbangan yang ditunjuk memenuhi syarat yang ditetapkan sesuai dengan hukum, ketentuan dan aturan yang berlaku secara normal dan diterapkan untuk penoperasikan angkutan udara internasional oleh Pihak yang mempertimbangkan permintaan, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi;
 - (c). Perusahaan penerbangan memiliki izin operasi yang diperlukan; dan
 - (d). Pihak yang menunjuk perusahaan penerbangan harus memelihara dan mengelola standar yang ditetapkan dalam Pasal 6

(Keselamatan) dan Pasal 7 (Penerbangan Keamanan) Persetujuan ini.

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.
4. Salah satu Pihak dapat menahan, membatalkan, menunda atau membatasi izin operasi atau teknis dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain, pada setiap waktu, jika kondisi yang ditentukan dalam ayat 2 pasal ini tidak dapat dipenuhi atau jika perusahaan penerbangan tersebut gagal beroperasi sesuai dengan kondisi yang ditentukan di dalam Persetujuan ini.
5. Kecuali tindakan-tindakan segera diperlukan untuk mencegah pelanggaran lebih lanjut terhadap paragraf 2 (b) dan 2 (c) Pasal ini, hak-hak yang telah ditentukan paragraf 4 oleh Pasal ini wajib diterapkan hanya setelah berkonsultasi dengan Pihak lain.
6. Pasal ini tidak membatasi hak-hak dari salah satu Pihak untuk menahan, mencabut, membatasi atau memaksakan kondisi-kondisi atas izin operasi perusahaan penerbangan dari Pihak Lain sesuai dengan ketentuan dalam pasal 6 (keselamatan) atau pasal 7 (Keamanan Penerbangan) dari Persetujuan ini.

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;
 - (c). hak untuk perusahaan penerbangan yang ditunjuk, untuk melakukan pengoperasian pelayanan pada rute yang telah ditentukan dalam Lampiran 1 dan untuk berhenti di wilayahnya untuk tujuan menaikan dan menurunkan penumpang, kargo dan surat yang selanjutnya disebut "persetujuan pelayanan" dan
 - (d). hak-hak yang tidak dinyatakan secara khusus dalam Persetujuan ini.
2. Tiada dalam Pasal ini yang dapat diartikan memberikan kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari salah satu Pihak hak mengangkut dan hak menurunkan antara tempat di wilayah Pihak lainnya,

penumpang, bagasi, kargo atau surat yang dibawa untuk keperluan ganti rugi.

3. Ketentuan-ketentuan dalam Persetujuan ini wajib berlaku untuk pelayanan angkutan udara internasional tidak berjadwal yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan dari masing-masing Pihak, termasuk perusahaan penerbangan yang tidak ditunjuk di Pasal 2, kecuali berhubungan dengan: pasal 2, pasal 3 ayat 1 (c), pasal 11, pasal 12 dan Lampiran 1.

Pasal 4 Penerapan Hukum

1. Pada saat masuk, berada di dalam, atau meninggalkan wilayah satu Pihak, hukum, peraturan dan prosedur yang berkaitan dengan pengoperasian dan navigasi pesawat udara wajib dipenuhi oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain.
2. Pada saat masuk, berada di dalam, atau meninggalkan wilayah satu Pihak, hukum, peraturan dan prosedur yang berkaitan untuk masuk ke atau berangkat dari wilayah bagi penumpang, awak kabin atau kargo dalam pesawat udara (termasuk peraturan yang berkaitan dengan masuk, izin, keamanan penerbangan, imigrasi, paspor, bea cukai, mata uang, kesehatan, sanitasi dan karantina atau dalam hal surat ,peraturan tentang pos) wajib berlaku terhadap penumpang, awak kabin atau awak kapal kargo dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain.
3. Tidak satu pun Pihak wajib memberikan prefensi kepada perusahaan penerbangannya sendiri atau lainnya melebihi perusahaan penerbangan yang ditunjukan dari Pihak lain yang terlibat dalam pelayanan angkutan udara internasional yang sama dalam penerapan izin masuk, pengawasan, keamanan penerbangan, imigrasi, paspor, informasi penumpang, bea dan karantina, surat dan ketentuan yang sejenis.
4. Penumpang, bagasi dan kargo yang transit langsung melalui wilayah salah satu Pihak dan tidak meninggalkan area bandar udara yang telah disediakan untuk keperluan tersebut dapat dikenakan pemeriksaan keamanan penerbangan, kontrol narkotik dan keperluan imigrasi, atau dalam kasus tertentu dimana pengawasan tersebut dibutuhkan merujuk kepada hukum dan ketentuan Pihak yang bersangkutan dan dalam keadaan-keadaan tertentu. Bagasi dan kargo yang transit langsung akan dibebaskan dari bea cukai dan pajak lainnya.

Pasal 5 Pengakuan Sertifikat

- 1 Sertifikat kelaikan udara, sertikat kompetensi atau izin-izin yang diberikan atau yang disahkan oleh satu Pihak dan masih berlaku akan diakui

keabsahannya oleh Pihak lainnya untuk tujuan pengoperasian pelayanan udara dengan ketentuan bahwa sertifikat atau izin yang telah dikeluarkan atau disahkan adalah sama atau di atas standar minimum sesuai dengan Konvensi.

2. Jika hak-hak atau kondisi-kondisi atau sertifikat yang dimaksud dalam ayat 1 di atas, dikeluarkan oleh otoritas penerbangan sipil satu Pihak kepada setiap orang atau perusahaan penerbangan yang ditunjuk atau terkait dengan pesawat terbang yang dioperasikan dalam pelayanan udara, mempunyai izin yang berbeda dari standar minimum sesuai dengan Konvensi dan perbedaan tersebut telah diajukan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, Pihak lainnya dapat meminta konsultasi antara otoritas penerbangan sipil dengan maksud untuk menjelaskan praktik tersebut.
3. Masing-masing Pihak berhak, untuk menolak pengakuan untuk tujuan penerbangan di atas atau pendaratan dalam wilayah masing-masing, sertifikat kompetensi dan izin yang diberikan oleh negaranya sendiri atau berkaitan dengan pendaftaran pesawat udara oleh Pihak lainnya.

Pasal 6 Keselamatan

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 dalam waktu 30 hari setelah permintaan tersebut diajukan.
2. Jika dalam konsultasi tersebut, salah satu Pihak menemukan bahwa Pihak lainnya tidak secara efektif mempertahankan dan menerapkan standar keselamatan pada daerah apapun yang setidaknya telah memenuhi standar minimum yang telah ditetapkan pada saat peresmian Konvensi, 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 2 Persetujuan ini (penunjukan, izin dan pembatalan).
3. Ayat 4 sampai 7 Pasal ini merupakan tambahan dari Ayat 1 sampai 2 Pasal ini dan merupakan kewajiban para Pihak sesuai dengan Pasal 33 Konvensi.
4. Sesuai dengan Pasal 16 Konvensi, disepakati bahwa setiap pengoperasian pesawat udara oleh atau, dengan perjanjian sewa, atas nama perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan satu Pihak, mengenai layanan ke atau dari wilayah Pihak

lain, yang dalam wilayah Pihak lain, tunduk kepada pemeriksaan oleh perwakilan resmi Pihak lainnya, di dalam atau sekitar pesawat udara. Tujuan dari pemeriksaan adalah 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.

5. 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; 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 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-persyaratn pesawat terbang beroperasi tidak setara atau di atas standar minimum yang telah ditetapkan dalam Konvensi.

6. 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 tersebut, Pihak lainnya dapat secara bebas menyimpulkan permasalahan serius, sebagaimana dimaksud dalam Ayat 4 di atas terjadi dan menarik kesimpulan sesuai dengan Ayat tersebut.
7. Masing-masing Pihak berhak untuk segera mencabut atau mengubah izin pengopersiaan 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.
8. Setiap tindakan oleh salah satu Pihak sesuai dengan Ayat 2 atau 7 di atas wajib dihentikan jika dasar untuk pelaksanaan tindakan tersebut telah tiada.

Pasal 7

Keamanan Penerbangan

1. Konsisten dengan hak dan kewajiban mereka menurut hukum internasional, para Pihak menegaskan kembali kewajiban mereka satu sama lain untuk saling melindungi keamanan penerbangan sipil terhadap

tindakan-tindakan melawan hukum dan hal tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Persetujuan ini. Tanpa membatasi hak dan kewajiban mereka menurut hukum internasional, para Pihak wajib bertindak sesuai ketentuan-ketentuan dari perjanjian Konvensi tentang Tindakan Melawan Hukum dan Tindak Pidana 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 Pidana Kekerasan di Bandar Udara yang Melayani Penerbangan Internasional, yang dibuat di Montreal pada tanggal 24 Februari 1988 dan Konvensi lainnya dan protokol berkaitan dengan keamanan penerbangan yang mana kedua Pihak mematuhi.

2. Jika diminta, 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. Kedua Pihak wajib, atas dasar kepentingan bersama, bertindak sesuai ketentuan tentang keamanan penerbangan yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sebagaimana tertuang dalam Lampiran-Lampiran dari Konvensi; mereka harus mensyaratkan agar para operator pesawat terbang yang terdaftar di negaranya, yang pusat kegiatan bisnisnya ada di wilayah mereka, atau menjadi penduduk tetap di wilayah mereka dan penyelenggara bandar udara dalam wilayah mereka, bertindak sesuai ketentuan-ketentuan keamanan penerbangan seperti itu. Masing-masing Pihak akan menyarankan Pihak lain adanya perbedaan antara peraturan nasional dan praktik-praktik dan Lampiran penerbangan standar keamanan penerbangan. Salah satu Pihak dapat meminta konsultasi dengan Pihak lain setiap saat untuk mendiskusikan perbedaan tersebut.
4. Perusahaan penerbangan tersebut, dapat pula dipersyaratkan untuk mengamati ketentuan keamanan penerbangan sesuai dengan ayat 3 di atas yang diperlukan oleh Pihak lain untuk masuk, keluar atau berada di wilayah Pihak Lain. Masing-masing Pihak wajib memastikan langkah-langkah yang efektif dalam wilayahnya untuk melindungi pesawat udara dan untuk memeriksa penumpang, awak pesawat, bagasi, kargo dan barang-barang persediaan dalam pesawat sebelum, pada saat atau selama menaiki penumpang atau memasukkan barang. Masing-masing Pihak wajib memberikan pertimbangan positif untuk setiap permintaan dari Pihak lain untuk langkah-langkah khusus untuk ancaman tertentu.
5. Apabila terjadi sesuatu kecelakaan atau ancaman akan timbulnya tindakan perampasan terhadap pesawat terbang atau tindakan 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.

6. Masing-masing Pihak mempunyai hak, dalam enam puluh (60) hari setelah pemberitahuan (atau dalam waktu yang lebih singkat sebagaimana disepakati antara otoritas penerbangan sipil), untuk melakukan penilaian yang dilakukan oleh otoritas penerbangan sipil di wilayah Pihak lain langkah-langkah pengamanan yang dilakukan, atau akan dilakukan, oleh pesawat operator terkait penerbangan yang tiba dari, atau berangkat ke wilayah Pihak pertama. Pengaturan administrasi untuk melakukan penilaian tersebut akan ditentukan oleh otoritas penerbangan sipil dan dilaksanakan tanpa penundaan sehingga dapat memastikan bahwa kajian akan dilakukan secepatnya.
7. Apabila salah satu Pihak memiliki dasar yang kuat untuk mempercayai bahwa Pihak lainnya tidak lagi mematuhi ketentuan-ketentuan dalam Pasal ini, Pihak lainnya dapat segera meminta diadakannya konsultasi secepatnya. Konsultasi dimaksud akan dimulai (15) hari sejak diterimanya permintaan tersebut oleh Pihak lainnya. Tidak tercapainya kesepakatan dalam waktu 15 hari sejak tanggal permintaan tersebut atau jangka waktu lain yang disepakati para Pihak, wajib dijadikan dasar untuk menahan, mencabut, menangguk, atau menerapkan persyaratan-persyaratan tertentu atas izin operasi dan teknis yang dipegang oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak tersebut. Dalam keadaan darurat, atau untuk mencegah ketidakpatuhan terhadap ketentuan-ketentuan pada Pasal ini, salah satu Pihak dapat melakukan tindakan sementara setiap saat. Seluruh tindakan yang dilakukan menurut Pasal ini wajib dihentikan saat Pihak lainnya telah memenuhi ketentuan-ketentuan keamanan pada Pasal ini.

Pasal 8

Pungutan Bagi Pengguna Jasa

1. Pihak lain wajib melakukan usaha terbaiknya untuk mendorong mereka yang bertanggung jawab untuk ketentuan bandar udara, lingkungan bandar udara, navigasi penerbangan dan fasilitas keamanan penerbangan dan jasanya untuk memungut biaya kepada perusahaan penerbangan masing-masing Pihak dengan dasar biaya tersebut bersifat wajar, non diskriminatif dan secara adil merata antara pengguna jasa.
2. Biaya yang wajar mencerminkan, tetapi tidak melebihi, total biaya yang dikenakan oleh otoritas pembebanan yang berwenang penyedia fasilitas dan jasa. Ini dapat termasuk pengembalian aset setelah depresiasi. Total biaya dapat termasuk hasil wajar pada aset setelah depresiasi. Fasilitas dan jasa dimana biaya dibebankan harus dikenakan sesuai standar efisien dan ekonomis. Agar biaya menjadi non-diskriminatif, biaya yang

dibebankan kepada perusahaan penerbangan asing yang tidak lebih tinggi dari biaya yang diterapkan kepada perusahaan penerbangan Pihak sendiri yang beroperasi pada pelayanan internasional yang sama.

3. Para Pihak wajib mendorong pertukaran informasi antara otoritas pembebanan yang berwenang dan perusahaan penerbangan sebagaimana yang diperlukan untuk mengizinkan penilaian penuh atas pembenaran, justifikasi untuk, dan pembagian biaya sesuai dengan ayat 1 dan 2 Pasal ini.
4. Peningkatan atau biaya-biaya baru wajib mengikuti konsultasi antara otoritas pembebanan yang berwenang dan perusahaan penerbangan. Pemberitahuan terhadap usulan untuk biaya pada pungutan bagi pengguna jasa harus diberitahukan kepada pengguna jasa agar mereka dapat menyampaikan pandangannya sebelum perubahan dibuat.

Pasal 9 Statistik

1. Otoritas Penerbangan Sipil salah satu Pihak dapat meminta perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya untuk menyediakan pernyataan mengenai statistik yang berkaitan dengan lalu lintas yang dilakukan perusahaan penerbangan tersebut dalam pelayanannya di bawah Persetujuan ini.
2. Otoritas Penerbangan sipil masing-masing Pihak dapat menentukan sifat angka statistik yang disediakan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk sesuai dengan ayat di atas dan wajib menerapkan persyaratan tersebut secara non-diskriminatif.

Pasal 10 Bea Cukai dan Pungutan-Pungutan Lainnya

1. Pesawat terbang yang beroperasi pada jalur-jalur penerbangan internasional dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak, wajib dibebaskan dari pembatasan impor, bea cukai, pajak berlebih dan pungutan yang sama yang dipungut oleh otoritas nasional. Komponen bagian, peralatan umum pesawat udara dan barang-barang lainnya yang digunakan untuk atau digunakan hanya terkait dengan pengoperasian atau untuk perbaikan, atau perawatan dan servis pesawat udara tersebut akan juga dibebaskan, dengan syarat bahwa peralatan dan barang tersebut digunakan di dalam pesawat udara dan di ekspor kembali.
2. (a) Dengan ketentuan bahwa barang tersebut digunakan di dalam pesawat udara khususnya guna melaksanakan dan memelihara pelayanan angkutan udara oleh perusahaan penerbangan terkait, barang-barang yang dibebaskan dari pembatasan import, bea cukai, pajak berlebih dan pungutan sejenis yang dipungut oleh otoritas

nasional, apakah barang tersebut diperkenalkan oleh perusahaan penerbangan satu Pihak ke wilayah Pihak lain atau disediakan untuk perusahaan penerbangan satu Pihak ke wilayah Pihak lain adalah sebagai berikut:

- i. Barang-barang yang dijual dalam pesawat udara (termasuk namun tidak terbatas pada barang-barang seperti makanan, minuman dan produk untuk dijual, atau digunakan oleh penumpang ketika penerbangan);
 - ii. Bahan bakar, minyak pelumas (termasuk cairan hidrolik) dan persediaan teknis lainnya; dan
 - iii. Suku cadang termasuk mesin.
 - (b) Pembebasan tersebut wajib berlaku bahkan ketika barang-barang tersebut digunakan pada perjalanan yang dilakukan di atas wilayah Pihak lain di mana penumpang tersebut menaiki pesawat.
3. Pembebasan yang diberikan Pasal ini tidak akan menambah biaya berdasarkan biaya jasa yang disediakan untuk perusahaan penerbangan satu Pihak di wilayah Pihak lain.
 4. Perlengkapan pesawat yang biasa digunakan termasuk suku cadang (termasuk mesin), persediaan bahan bakar, minyak pelumas (termasuk cairan hidrolik) dan minyak pelumas dan persediaan lainnya sesuai dengan ayat 1 dan 2 Pasal ini yang berada dalam pesawat terbang dari perusahaan penerbangan yang dioperasikan oleh salah satu Pihak dapat diturunkan dalam wilayah Pihak lainnya hanya dengan persetujuan dari otoritas Bea Cukai Negara yang bersangkutan. Barang-barang yang dijual di dalam pesawat yang digunakan dalam jasa perusahaan penerbangan, dapat diturunkan pada setiap saat. Peralatan dan persediaan sesuai dengan ayat 1 dan 2 Pasal ini dapat diminta untuk tetap disimpan dalam pengawasan otoritas tersebut pada jangka waktu tertentu hingga barang tersebut diekspor kembali atau dimusnahkan sesuai dengan ketentuan peraturan Pihak tersebut.
 5. Pembebasan yang diberikan dalam Pasal ini ini juga wajib tersedia dalam situasi dimana perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan salah satu Pihak telah menyepakati suatu pengaturan dengan perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan lain untuk pinjaman atau transfer di wilayah Pihak lainnya untuk barang-barang dalam ayat 1 dan 2 dari Pasal ini, dengan ketentuan perusahaan penerbangan tersebut menikmati kebebasan dari Pihak lainnya.

Pasal 11

Tarif

1. Tarif bagi perusahaan penerbangan yang disetujui oleh masing-masing Pihak pada angkutan udara yang disetujui wajib ditentukan oleh masing-masing perusahaan penerbangan yang ditunjuk berdasarkan pertimbangan komersial pada pasar dalam tingkat yang wajar dengan memperhatikan biaya pelaksanaan dan keuntungan yang wajar.
2. Tarif yang diterapkan pada ayat (1) dapat diperlukan untuk diajukan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh satu Pihak ke otoritas penerbangan sipil Pihak lain. Pengajuan oleh perusahaan penerbangan kedua Pihak dapat membutuhkan waktu tiga puluh (30) hari sebelum tanggal berlaku efektifnya.
3. Tanpa mengesampingkan ayat 1 dan 2 Pasal ini, otoritas penerbangan sipil masing-masing Pihak memiliki hak untuk memeriksa tarif sesuai dengan hukum dan regulasi masing-masing Pihak.

Pasal 12

Kapasitas

1. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari masing-masing Pihak akan mendapatkan kesempatan yang adil dan sama untuk pengoperasian persetujuan pelayanan penerbangan sesuai ketentuan Persetujuan ini.
2. Dalam pengoperasian persetujuan pelayanan, kapasitas yang diberikan kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk masing-masing Pihak akan diputuskan oleh otoritas penerbangan sipil masing-masing Pihak sebelum dimulainya pelayanan tersebut oleh perusahaan penerbangan tersebut dari waktu ke waktu.

Pasal 13

Peluang Melakukan Usaha

1. Perusahaan penerbangan masing-masing Pihak mempunyai hak di wilayah Pihak lainnya untuk:
 - a. hak untuk membuka kantor-kantor, termasuk kantor *offline* untuk kegiatan promosi, penjualan dan manajemen angkutan udara;
 - b. hak untuk melakukan penjualan dan pemasaran pelayanan udara kepada setiap orang secara langsung dan dengan kebijaksanaanya, melalui agen atau perantara dengan menggunakan dokumentasi transportasinya; dan

- c. hak untuk menggunakan jasa atau personil dari organisasi, perusahaan, atau perusahaan penerbangan yang beroperasi di wilayah Pihak lainnya.
2. Sesuai dengan hukum dan peraturan berkenaan dengan masuk ke satu wilayah, tempat tinggal dan pekerjaan, di Pihak lainnya, perusahaan penerbangan salah satu Pihak memiliki hak untuk membawa dan menjaga pada wilayah Pihak lainnya, mereka yang menjadi bagian manajerial, petugas penjualan, petugas teknik, petugas operasional, dan petugas-petugas khusus yang dibutuhkan perusahaan penerbangan dimana mereka anggap perlu untuk menjalankan ketentuan penyediaan jasa angkutan udara. Konsisten dengan hukum dan peraturan, masing-masing Pihak wajib, tanpa ditunda, memberikan izin pekerja, visa atau dokumen sejenis kepada perwakilan dan staf sesuai dengan ayat ini.
3. Perusahaan penerbangan masing-masing Pihak memiliki hak untuk menjual pelayanan udara, dan setiap orang secara bebas dapat membeli pelayanan dimaksud, dalam mata uang yang berlaku di wilayah tersebut atau mata uang lainnya yang bebas dipergunakan. Masing-masing Pihak wajib mengizinkan perusahaan-perusahaan penerbangan Pihak lainnya untuk menukar uang mereka menjadi mata uang yang bebas dipergunakan dan untuk mengirimnya dari wilayah Pihak lainnya setiap saat. Sesuai dengan hukum dan peraturan dan ketentuan yang berlaku Pihak lainnya, pertukaran dan pengiriman uang yang didapatkan dari pengoperasian wajib diperbolehkan berdasarkan nilai pertukaran mata uang asing yang berlaku pada saat pengiriman permintaan untuk konversi atau transfer dan wajib tidak dikenakan biaya kecuali biaya layanan biasa yang dikenakan untuk transaksi tersebut.
4. Perusahaan penerbangan masing-masing Pihak berhak, dengan diskresinya, untuk membayar biaya lokal termasuk pembelian bahan bakar, di wilayah Pihak lainnya dengan mata uang lokal atau memberikan persetujuan dengan mengacu pada peraturan mata uang lokal, dalam konversi mata uang yang dapat dipergunakan secara bebas.
5. Para Pihak mengakui bahwa untuk melaksanakan hak-hak dan kepemilikan yang tercantum dalam Persetujuan ini, maskapai penerbangan para Pihak harus mendapatkan kesempatan untuk mengakses Bandar udara, termasuk fasilitas dan *slots*, pada wilayah Pihak lainnya secara non-diskriminatif.

Pasal 14

Penerapan hukum persaingan

1. Hukum persaingan masing-masing Pihak, yang diubah dari waktu ke waktu, akan berlaku untuk pengoperasian perusahaan penerbangan dalam yurisdiksi Pihak masing-masing. Dimana diizinkan di bawah hukum tersebut, satu Pihak atau otoritas persaingan, dapat, namun, secara sePihak membebaskan perjanjian komersial antara perusahaan

penerbangan dari aplikasi penerapan hukum persaingan dalam negeri. Hal ini tidak mewajibkan salah satu Pihak atau otoritas persaingan untuk memberikan pengecualian timbal balik.

2. Tanpa membatasi penerapan hukum persaingan dan konsumen oleh salah satu Pihak, jika otoritas penerbangan sipil dari salah satu Pihak menganggap bahwa perusahaan penerbangan di salah satu Pihak mengalami diskriminasi atau praktik yang tidak adil di wilayah salah satu Pihak, mereka dapat memberikan pemberitahuan mengenai hal ini kepada otoritas penerbangan sipil Pihak lainnya. Konsultasi antara otoritas penerbangan sipil akan dilakukan sesegera mungkin setelah pemberitahuan diberikan kecuali Pihak pertama puas bahwa masalah telah di atasi untuk sementara waktu.
3. Dalam melakukan konsultasi yang dijelaskan dalam Pasal ini, para Pihak akan:
 - a. mengkoordinasikan tindakan mereka dengan Pihak berwenang;
 - b. mempertimbangkan beberapa alternatif yang memungkinkan untuk mencapai tujuan tindakan yang konsisten dengan hukum kompetisi umum dan konsumen; dan
 - c. memperhitungkan pandangan dari Pihak lainnya dan kewajiban Pihak tersebut di bawah perjanjian internasional lainnya.
4. Tanpa mengesampingkan hal-hal dalam ayat 1 sampai 3 di atas, Pasal ini tidak menutup tindakan unilateral oleh perusahaan penerbangan atau otoritas persaingan yang berwenang dari salah satu Pihak.

Pasal 15 Konsultasi

1. 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.
2. Sesuai dengan Pasal 2 (Penunjukan, izin dan pembatalan), 6 (Keselamatan) dan 7 (Keamanan Penerbangan) Persetujuan ini, konsultasi tersebut, yang dapat dilakukan melalui diskusi atau korespondensi, akan berlaku dalam waktu enam puluh (60) hari dari tanggal penerimaan permintaan tersebut, kecuali jika diputuskan bersama.

Pasal 16 Perubahan

1. Persetujuan ini dapat diubah melalui persetujuan tertulis oleh para Pihak.

2. Setiap perubahan yang disetujui wajib mulai berlaku pada tanggal penerimaan pemberitahuan melalui nota diplomatik yang menyatakan bahwa para Pihak telah memenuhi persyaratan-persyaratan yang diperlukan berdasarkan hukum dan/atau peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk mulai berlakunya perubahan ini.
3. Jika Konvensi multilateral terkait dengan angkutan udara mulai berlaku untuk kedua Pihak, Persetujuan ini wajib diubah sejauh yang diperlukan untuk penyesuaian ketentuan Konvensi tersebut.

Pasal 17

Penyelesaian perselisihan

1. Setiap perselisihan antara para Pihak mengenai penafsiran atau penerapan Persetujuan ini, dengan pengecualian mengenai penerapan hukum nasional yang tidak dapat diselesaikan oleh konsultasi atau negosiasi, wajib atas permintaan salah satu Pihak diserahkan ke pengadilan arbitrase.
2. Dalam waktu 30 hari setelah diterimanya permintaan untuk arbitrase, dari salah satu Pihak melalui nota diplomatik yang meminta pengadilan arbitrase, wajib menunjuk satu arbiter. Dalam waktu 30 hari setelah kedua arbiter tersebut ditunjuk, mereka wajib menyepakati menunjuk Presiden yang berasal dari negara ketiga. Jika dalam waktu tiga puluh (30) hari setelah salah satu Pihak menominasikan arbiternya, Pihak lain belum menominasikannya atau jika dalam waktu tiga puluh (30) hari setelah pencalonan arbiter kedua, kedua arbiter belum menyetujui penunjukkan Presiden, salah satu Pihak dapat meminta Presiden Dewan Organisasi Penerbangan Sipil International untuk menunjuk seorang arbiter atau arbiter. Jika Ketua Dewan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional memiliki kebangsaan yang sama dengan salah satu Pihak, wakil presiden senior yang tidak diskualifikasi atas dasar tersebut wajib melakukan penunjukan.
3. Kecuali ditentukan lain oleh para Pihak atau oleh pengadilan tribunal, masing-masing Pihak akan mengajukan Memorandum dalam waktu tiga puluh (30) hari setelah pengadilan tribunal terbentuk sepenuhnya. Jawaban akan jatuh tempo dalam waktu tiga puluh (30) hari. Pengadilan arbitrase akan mengadakan sidang atas permintaan salah satu Pihak, atau dalam waktu tiga puluh (30) hari setelah jawaban jatuh tempo.
4. Pengadilan arbitrase wajib menyampaikan keputusan tertulis dalam waktu 30 hari setelah pelaksanaan sidang atau jika tidak diadakan sidang, setelah masing-masing tanggapan diterima. Keputusan diterima atas dasar keputusan mayoritas.
5. Masing-masing Pihak dapat mengajukan permintaan klarifikasi atas keputusan dalam waktu 15 hari sejak keputusan telah ditetapkan dan klarifikasi wajib dijawab dalam waktu 15 hari sejak permintaan diterima.

6. Keputusan pengadilan arbitrase bersifat final dan mengikat kepada para Pihak perselisihan.
7. Segala biaya yang timbul dari pelaksanaan pengadilan arbitrase ini, harus dibagi rata oleh para Pihak.
8. Jika dan sepanjang salah satu Pihak gagal untuk mematuhi keputusan dari ayat 6 Pasal ini, Pihak lain dapat membatasi, menunda atau membatalkan hak yang telah diberikan olehnya berdasarkan Persetujuan kepada Pihak yang bersangkutan.

Pasal 18 Pengakhiran Persetujuan

1. Salah satu Pihak dapat, memberitahukan secara tertulis kepada Pihak lainnya tentang keputusannya untuk mengakhiri Persetujuan ini. Pemberitahuan tersebut secara bersamaan harus dikirimkan 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, kecuali pemberitahuan tersebut ditarik atas kesepakatan dari para Pihak sebelum batas akhir jangka waktu tersebut.
2. Apabila Pihak lainnya tidak mengkonfirmasi penerimaan pemberitahuan pengakhiran Persetujuan, maka pemberitahuan tersebut wajib dianggap telah diterima empat belas hari setelah Organisasi Penerbangan Sipil mengkonfirmasi penerimaan pemberitahuan tersebut.

Pasal 19 Pendaftaran

Persetujuan ini dan seluruh perubahannya wajib didaftarkan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.

Pasal 20 Mulai Berlaku

1. Persetujuan ini wajib mulai berlaku pada tanggal penerimaan pemberitahuan terakhir melalui nota diplomatik yang menyatakan bahwa para Pihak telah memenuhi persyaratan-persyaratan yang diperlukan berdasarkan hukum dan/atau peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk mulai berlakunya Persetujuan ini.
2. Sejak berlakunya Persetujuan ini, Persetujuan Angkutan Udara yang ditandatangani di Sydney 7 Maret 1969 antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Persemakmuran Australia wajib berakhir.

LAMPIRAN I

Rute Penerbangan

Perusahaan penerbangan yang ditunjuk masing-masing Pihak berhak untuk melakukan pelayanan angkutan udara internasional antara poin pada rute sebagai berikut:

Rute untuk perusahaan penerbangan Australia:

<u>Tempat-tempat di Australia</u>	<u>Tempat- tempat Persinggahan</u>	<u>Tempat-tempat di Indonesia</u>	<u>Tempat-tempat selanjutnya</u>
Tempat-tempat di Australia	Tempat- tempat persinggahan	Tempat-tempat di Indonesia	Tempat-tempat selanjutnya

Rute untuk perusahaan penerbangan Republik Indonesia:

<u>Tempat-tempat di Indonesia</u>	<u>Tempat- tempat Persinggahan</u>	<u>Tempat-tempat di Australia</u>	<u>Tempat-tempat Selanjutnya</u>
Tempat-tempat di Indonesia	Tempat- tempat persinggahan	Tempat-tempat di Australia	Tempat-tempat selanjutnya

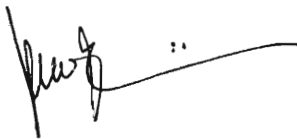
Catatan:

1. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari salah satu Pihak dapat mengatur titik tersebut secara tertutup, apabila persetujuan pelayanan di rute ini mulai dari dan terakhir berhenti di wilayah Pihak tersebut.
2. Hak-hak angkut yang dapat dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk di antara tempat-tempat persinggahan dan tempat-tempat selanjutnya akan ditentukan bersama-oleh Otoritas penerbangan sipil dari waktu ke waktu.
3. Antara tempat-tempat di wilayah Pihak lain, perusahaan penerbangan masing-masing Pihak dapat melakukan hak *own stopover*.

SEBAGAI BUKTI, yang bertandatangan di bawah ini, dengan diberi kuasa oleh Pemerintah masing-masing, telah menandatangani Persetujuan ini.

DIBUAT di *CANBERRA* pada tanggal *7th* bulan *FEBRUARI* tahun *2013* dalam bahasa Inggris dan bahasa Indonesia. Seluruh naskah memiliki kekuatan hukum yang sama. Dalam hal terdapat perbedaan penafsiran, naskah dalam bahasa Inggris yang wajib berlaku.

**Untuk Pemerintah
Republik Indonesia**



E. E. Mangindaan
Menteri Perhubungan

Untuk Pemerintah Australia



Yang Terhormat Anthony Albanese
Menteri Infrastruktur dan Transportasi

Air Services Agreement
Index to Agreement

Preamble

1. Definitions
2. Designation, Authorisation and Revocation
3. Grant of Rights
4. Application of Laws
5. Recognition of Certificates
6. Safety
7. Aviation Security
8. User Charges
9. Statistics
10. Customs Duties and Other Charges
11. Tariffs
12. Capacity
13. Commercial Opportunities
14. Application of Domestic Competition Law
15. Consultations
16. Amendment of Agreement
17. Settlement of Disputes
18. Termination
19. Registration with ICAO
20. Entry into Force

ANNEX – Route Schedule



REPUBLIK INDONESIA

**AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
AND THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA
RELATING TO AIR SERVICES**

The Government of the Republic of Indonesia and the Government of Australia (hereinafter, "the Parties");

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

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive services;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1
Definitions**

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) "aeronautical authorities" means , in the case of the Republic of Indonesia, the Ministry of Transportation, and in the case of Australia, the Department of Infrastructure and Transport; or in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the aeronautical authorities as notified by one Party to the other Party;
- (b) "agreed services" means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 3, paragraph 1 (c) of this Agreement;
- (c) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

- (d) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) "airline" means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (f) "capacity" is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies), or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- (g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Parties; and
 - (ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties;
- (h) "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement;
- (i) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- (j) "international air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (k) "slots" means the right to schedule an aircraft movement at an airport;
- (l) "stop for non-traffic purposes" has the meaning assigned to it in Article 96 of the Convention;
- (m) "tariffs" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- (n) "territory" means, in the case of Indonesia, the territory of the Republic of Indonesia as defined by its laws, comprising the land territory, as well as internal waters, archipelagic waters, territorial sea and the airspace above them, where the Republic of Indonesia exercises its sovereignty in accordance with international law, including the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, and in the case of Australia, the territory of the Commonwealth of Australia including the land areas,

internal waters, territorial sea and airspace above them, as defined by its national law, consistent with international law, including the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982; and

- (o) “user charges” means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services.

ARTICLE 2

Designation, Authorisation and Revocation

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels. Designation shall not be required for airlines exercising the rights provided for in Article 3, paragraphs 1 (a) and 1 (b), of this Agreement.
2. On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions relating to the operation and navigation of the aircraft, the other Party shall grant appropriate authorisations without delay, provided that:
 - (a) the airline is substantially owned and effectively controlled by the Party or nationals of the Party designating the airline;
 - (b) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications, in conformity with the provisions of the Convention;
 - (c) the airline holds the necessary operating permits; and
 - (d) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.
3. When an airline has been so designated and authorised it may commence international air transportation, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.
4. Either Party may withhold, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party, at any time, if the conditions specified in paragraph 2 of this

Article are not met, or if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

5. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraphs 2 (b) to 2 (d) of this Article, the rights established by paragraph 4 of this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
6. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

ARTICLE 3 **Grant of Rights**

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - (c) the rights for designated airlines, to operate services on the route specified in Annex 1 and to make stops in its territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, hereinafter called the "agreed services"; and
 - (d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to uplift and discharge between points in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation.
3. The provisions of this Agreement shall also be applicable to non-scheduled international air transportation performed by the airlines of each Party, including airlines not designated under Article 2, except with respect to the following: Article 2, Article 3 paragraph 1 (c), Article 11, Article 12 and Annex 1.

ARTICLE 4

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall apply to such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's airlines.
3. Neither Party shall give preference to its own nor any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine, postal and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose may be subject to examination in respect of aviation security, narcotics control and immigration requirements, or in other special cases where such examination is required having regard to the laws and regulations of the relevant Party and to the particular circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 5

Recognition of Certificates

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognised as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization,

the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Party.

ARTICLE 6

Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other 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 Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Party shall then take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 2 of this Agreement (Designation, Authorisation and Revocation).
3. Paragraphs 4 to 7 of this Article supplement paragraphs 1 to 2 of this Article and the obligations of the Parties under Article 33 of the Convention.
4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of an airline or airlines of one Party, on services to or from the territory of another Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of a search by the authorised representatives of the other Party, on board and around the aircraft. The purpose of the examination is 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.
5. 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 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 Convention,

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the 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 Convention.

- 6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns or the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
- 7. Each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other party in the event the first 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.
- 8. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 7 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 7

Aviation Security

- 1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 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, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

2. The 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 security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. 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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the aeronautical authorities), for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be mutually determined by the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.
7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of

consultations, or such other period as may be agreed upon between the Parties, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 8

User Charges

1. Each Party shall use its best efforts to encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the designated airline(s) of either Party only on the basis that they are reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned amongst categories of users.
2. Reasonable charges reflect, but do not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the facilities and services. This may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made should be provided on an efficient and economic basis. For charges to be non-discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on a Party's own airlines operating similar international services.
3. The Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article.
4. Increased or new charges should only follow adequate consultations between the competent charging authorities and the airlines. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to users to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 9

Statistics

1. The aeronautical authorities of one Party may require a designated airline of the other Party to provide statements of statistics related to the traffic carried by that airline on services performed under this Agreement.

2. The aeronautical authorities of each Party may determine the nature of the statistics required to be provided by designated airlines under the above paragraph, and shall apply these requirements on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 10

Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated in international air transportation by the airlines of each Party shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities. Component parts, normal aircraft equipment and other items intended for or used solely in connection with the operation or for the repair, maintenance and servicing of such aircraft shall be similarly exempt, provided such equipment and items are for use on board an aircraft and are re-exported.
2. (a) Provided in each case that they are for use on board an aircraft in connection with the establishment or maintenance of international air transportation by the airline concerned, the following items shall be exempt from all import restrictions, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by national authorities, whether they are introduced by an airline of one Party into the territory of the other Party or supplied to an airline of one Party in the territory of the other Party:
 - (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and products destined for sale to, or use by, passengers during flight);
 - (ii) fuel, lubricants (including hydraulic fluids) and consumable technical supplies; and
 - (iii) spare parts including engines.
- (b) These exemptions shall apply even when these items are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Party in which they have been taken on board.
3. The exemptions provided by this Article shall not extend to charges based on the cost of services provided to the airlines of a Party in the territory of the other Party.
4. The normal aircraft equipment, as well as spare parts (including engines), supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article retained on board the aircraft operated by the airlines of one Party may be

unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. Aircraft stores intended for use on the airlines' services may, in any case be unloaded. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Party.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the airline or airlines of one Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from the other Party.

ARTICLE 11

Tariffs

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline(s) of each Party shall be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit.
2. The tariffs established under paragraph (1) may be required to be filed by the designated airline(s) of one Party with the aeronautical authorities of the other Party. Filing by the designated airline(s) of both Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effect.
3. Notwithstanding paragraph 1 and 2 of this Article, the aeronautical authorities of each Party shall have the right to examine the reasonable levels of tariff in accordance with the prevailing laws and regulations of each Party.

ARTICLE 12

Capacity

1. The designated airlines of each Party shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services in accordance with this Agreement.
2. In the operation of the agreed services, the capacity which may be provided by the designated airlines of each Party shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Parties before the

commencement of such services by the airlines concerned and from time to time thereafter.

ARTICLE 13

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the following rights in the territory of the other Party:
 - (a) the right to establish offices, including offline offices, for the promotion, sale and management of air transportation;
 - (b) the right to engage in the sale and marketing of air transportation to any person directly and, at its discretion, through its agents or intermediaries, using its own transportation documents; and
 - (c) the right to use the services and personnel of any organisation, company or airline operating in the territory of the other Party.
2. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, the airlines of each Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation. Consistent with such laws and regulations, each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.
3. The airlines of each Party shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely usable currencies. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert their funds into any freely usable currency and to transfer them from the territory of the other Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.
4. The airlines of each Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency or, provided this accords with local currency regulations, in freely usable currencies.

5. The Parties recognise that to give effect to the rights and entitlements embodied in the Agreement the airlines of each Party must have the opportunity to access airports, including airport facilities and slots, in the territory of the other Party on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 14

Application of Domestic Competition Law

1. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Party. Where permitted under those laws, a Party or its competition authority may, however, unilaterally exempt commercial agreements between airlines from the application of its domestic competition law. This does not obligate a Party or its competition authority to provide a reciprocal exemption.
2. Without limiting the application of competition and consumer law by either Party, if the aeronautical authorities of either Party consider that the airlines of either Party are being subjected to discrimination or unfair practices in the territory of either Party, they may give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Party. Consultations between the aeronautical authorities shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.
3. In undertaking the consultations outlined in this Article the Parties shall:
 - (a) coordinate their actions with the relevant authorities;
 - (b) consider alternative means which might also achieve the objectives of action consistent with general competition and consumer law; and
 - (c) take into account the views of the other Party and that Party's obligations under other international agreements.
4. Notwithstanding anything in paragraphs 1 to 3 above, this Article does not preclude unilateral action by the airlines or the competition authorities of either Party.

ARTICLE 15

Consultations

1. Either Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 2 (Designation, Authorisation and Revocation), 6 (Safety) and 7 (Aviation Security) of this Agreement, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

ARTICLE 16

Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Parties.
2. Any such amendment shall enter into force on the date of the last notification by diplomatic notes confirming that the Parties have fulfilled all necessary legal requirements for the entry into force of the amendment.
3. If a multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform to the provisions of that convention.

ARTICLE 17

Settlement of Disputes

1. Any dispute between the Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, with the exception of any dispute concerning the application of national competition laws, which cannot be settled by consultations or negotiations shall, at the request of either Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Party from the other Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Party shall nominate an arbitrator. Within a period of thirty (30) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within thirty (30) days after one of the Parties has nominated its arbitrator, the other Party has not nominated its own or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Party may request the President of the Council of ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise determined by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within thirty (30) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within thirty (30) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.
4. The tribunal shall attempt to give a written award within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The award shall be taken by a majority vote.
5. The Parties may submit requests for clarification of the award within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.
6. The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the parties to the dispute.
7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Parties.
8. If and for so long as either Party fails to comply with an award under paragraph 6 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.

ARTICLE 18

Termination

1. Either Party may at any time give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to ICAO. The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of the notification by the Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Parties before the end of this period.
2. In the absence of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

ARTICLE 19

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with ICAO.

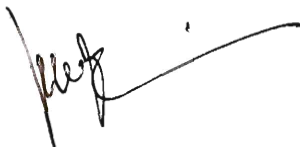
ARTICLE 20
Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force on the date of the last notification in an exchange of diplomatic notes confirming that the Parties have fulfilled all necessary legal requirements for entry into force of this Agreement.
2. Upon the entry into force of this Agreement, the Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Commonwealth of Australia for Air Services Between and Beyond Their Respective Territory, signed in Sydney on 7 March 1969, shall cease to be in force.

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

DONE at *CANBERRA* , this *7th* day of *FEBRUARY*, 2013, in the English and Indonesian languages each being equally authentic. In the case of divergence in interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the
Republic of Indonesia



E. E. Mangindaan
Minister for Transportation

For the Government of Australia



The Honorable Anthony Albanese
Minister for Infrastructure and Transport