



SALINAN

**PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 25 TAHUN 2022**

TENTANG

**PENGESAHAN PERSETUJUAN ANGKUTAN UDARA ANTARA PEMERINTAH
REPUBLIK INDONESIA DAN PEMERINTAH REPUBLIK ARGENTINA (*AIR
SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC
OF INDONESIA AND THE GOVERNMENT OF THE ARGENTINE REPUBLIC*)**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa dalam upaya meningkatkan dan memantapkan perekonomian nasional diperlukan tersedianya sistem transportasi udara nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa Persetujuan Angkutan Udara antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Argentina (*Air Services Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Argentine Republic*) dimaksudkan untuk meningkatkan konektivitas di bidang angkutan udara dalam rangka mendukung kegiatan perekonomian khususnya perdagangan barang dan jasa, serta investasi;
- c. bahwa Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Argentina telah menandatangani Persetujuan Angkutan Udara antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Argentina (*Air Services Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Argentine Republic*) pada tanggal 17 Januari 2013 di Jakarta, Indonesia;

d. bahwa . . .



**PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA**

- 2 -

d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang Pengesahan Persetujuan Angkutan Udara antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Argentina (*Air Services Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Argentine Republic*);

Mengingat : 1. Pasal 4 ayat (1) 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);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : **PERATURAN PRESIDEN TENTANG PENGESAHAN PERSETUJUAN ANGKUTAN UDARA ANTARA PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA DAN PEMERINTAH REPUBLIK ARGENTINA (*AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA AND THE GOVERNMENT OF THE ARGENTINE REPUBLIC*).**

Pasal 1 . . .



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

Pasal 1

- (1) Mengesahkan Persetujuan Angkutan Udara antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Argentina (*Air Services Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Argentine Republic*) yang telah ditandatangani pada tanggal 17 Januari 2013 di Jakarta, Indonesia.
- (2) Salinan naskah asli Persetujuan Angkutan Udara antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Argentina (*Air Services Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Argentine Republic*) dalam bahasa Indonesia, bahasa Spanyol, dan bahasa Inggris sebagaimana terlampir dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Presiden ini.

Pasal 2

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 9 Februari 2022
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

JOKO WIDODO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 9 Februari 2022

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

YASONNA H. LAOLY

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2022 NOMOR 39

Salinan sesuai dengan aslinya
KEMENTERIAN SEKRETARIAT NEGARA
REPUBLIK INDONESIA

Dem. Sek. Bidang Perundang-undangan dan
Administrasi Hukum,



Silvanna Djaman



REPUBLIK INDONESIA

**PERSETUJUAN ANGKUTAN UDARA
ANTARA
PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
DAN
PEMERINTAH REPUBLIK ARGENTINA**

Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Argentina selanjutnya disebut dengan "Para Pihak";

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

Berkeinginan untuk meningkatkan angkutan udara internasional diantara wilayah masing-masing;

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 penumpang atau barang merugikan penyelenggaraan angkutan udara dan merusak kepercayaan masyarakat terhadap keselamatan penerbangan sipil;

TELAH MENYETUJUI HAL-HAL SEBAGAI BERIKUT:

PASAL 1
DEFINISI

For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:

1. "Konvensi" adalah Konvensi tentang Penerbangan Sipil Internasional yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada tanggal 7 Desember 1994 dan termasuk setiap perubahannya yang telah berlaku sesuai Pasal 94(a) dari Konvensi tersebut dan telah diratifikasi oleh kedua Pihak, dan setiap Lampiran atau setiap perubahan dari Lampiran tersebut yang telah diadopsi sesuai Pasal 90 dari Konvensi tersebut, sepanjang setiap Lampiran atau perubahan pada setiap waktu berlaku untuk kedua Pihak;
2. Otoritas Penerbangan Sipil" adalah dalam hal Republik Indonesia, Menteri Perhubungan dan setiap orang atau badan yang diberi kuasa untuk melaksanakan tugas-tugas dan fungsi-fungsi, dan dalam hal Republik Argentina, Kementerian Kementerian Federal Perencanaan, Investasi publik dan Pelayanan, Sekretariat Transportasi, Administrasi Penerbangan Sipil Nasional atau setiap orang atau badan yang diberi kuasa untuk melaksanakan tugas-tugas dan fungsi-fungsi;
3. "Wilayah" dalam hal Republik Indonesia "Wilayah: 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; dan dalam hal Republik Argentina "Wilayah"terkait dengan negara mempunyai arti sebagaimana Pasal 2 Konvensi;
4. "Persetujuan" adalah Persetujuan ini, Lampirannya dan setiap perubahan perubahannya;

5. "Perusahaan penerbangan yang ditunjuk" adalah sebuah perusahaan penerbangan yang telah ditunjuk dan telah diberi kuasa sesuai Pasal 3 (Penunjukan dan Otorisasi Perusahaan Penerbangan) dari Persetujuan ini;
6. "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;
7. "Persetujuan Pelayanan" adalah pelayanan berjadwal pada rute yang telah ditentukan dalam Lampiran dari Persetujuan ini penumpang dan kargo, termasuk surat, secara terpisah atau dalam kombinasi;
8. "Rute Tertentu" adalah rute-rute yang ditetapkan dalam Persetujuan ini;
9. "Tarif" adalah setiap harga, bea atau biaya untuk pengangkutan penumpang (dan barangnya) dan/atau kargo (tidak termasuk pos) dalam angkutan udara yang dibebankan oleh perusahaan-perusahaan penerbangan termasuk agensya dan ketentuan yang mengatur ketersediaan harga bea atau biaya tersebut;
10. "Pungutan bagi pengguna jasa" adalah biaya yang dikenakan kepada perusahaan-perusahaan penerbangan untuk penyediaan Bandar Udara, navigasi udara atau fasilitas atau pelayanan keamanan penerbangan termasuk pelayanan dan fasilitas terkait untuk pesawat udara, kru, penumpang, bagais dan kargo;
11. "Kapasitas" adalah:
 - Terkait dengan sebuah pesawat udara, kapasitas muatan pesawat udara yang tersedia pada rute atau sebagian dari rute;
 - Terkait dengan angkutan udara, kapasitas pesawat udara yang digunakan dalam pelayan tersebut dikalikan dengan frekuensi

pengoperasian pesawat udara tersebut dalam periode tertentu dan rute atau sebagian dari rute.

12. "Lalu lintas" adalah penumpang, penumpang, kargo dan surat.

PASAL 2 HAK ANGKUTAN

1. Masing-masing Pihak memberikan kepada Pihak lainnya hak sebagaimana ditentukan dalam Persetujuan ini untuk tujuan penetapan angkutan udara internasional berjadwal pada rute-rute yang telah ditentukan dalam Lampiran dari Persetujuan ini. Pelayanan-pelayanan dan rute-rute tersebut selanjutnya masing-masing wajib disebut sebagai "angkutan udara yang disetujui" dan "rute yang ditentukan";
2. Tunduk pada ketentuan-ketentuan dari Persetujuan ini, perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak wajib mendapatkan hak-hak sebagai berikut:
 - a. melintas wilayah udara Pihak lainnya tanpa mendarat;
 - b. mendarat di wilayah negara Pihak lainnya untuk maksud bukan angkutan; dan
 - c. saat mengoperasikan angkutan udara yang disetujui pada poin-poin yang telah ditentukan untuk rute tersebut dalam Lampiran dari Persetujuan ini, perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak juga wajib mendapatkan hak untuk menaikan dan menurunkan, di wilayah Pihak lain, penumpang internasional dan kargo termasuk pos secara terpisah atau dalam kombinasi
3. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak, selain yang ditetapkan sesuai Pasal 3 dari Persetujuan ini, juga wajib mendapatkan hak-hak yang ditentukan dalam klausul (a) dan (b) ayat (2) Pasal ini.

4. 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 tempat lain di wilayah Pihak tersebut.
5. Apabila dalam 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 sementara atas rute tersebut sebagaimana diputuskan bersama oleh Para Pihak.
6. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk wajib mendapatkan hak untuk menggunakan jalur udara, bandar udara dan fasilitas lainnya yang disediakan oleh Pihak lain secara non-diskriminatif.

PASAL 3

PENUNJUKAN DAN IJIN PERUSAHAAN PENERBANGAN

1. Masing-masing Pihak wajib mempunyai hak untuk menunjuk satu perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan untuk alasan melaksanakan 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 dan wajib mengidentifikasi apakah perusahaan penerbangan yang ditunjuk diberikan wewenang untuk melakukan jenis pelayanan udara yang sesuai dalam Lampiran.
2. Pada saat menerima penunjukan dan aplikasi dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak, dalam bentuk dan cara yang telah ditentukan untuk tujuan ini, otoritas penerbangan sipil dari Pihak lain wajib memberikan ijin operasi yang sesuai dengan penanggulangan procedural minimal, dengan syarat bahwa:

- a. kepemilikan mutlak dan pengawasan penuh atas perusahaan penerbangan tersebut berada dalam tangan Pihak yang menunjuk perusahaan penerbangan tersebut atau dalam tangan warga negaranya;
- b. perusahaan penerbangan yang ditunjuk memiliki kualifikasi untuk mematuhi kondisi yang telah ditentukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang biasa diterapkan untuk pengoperasian pelayanan penerbangan internasional Pihak lain dengan mempertimbangkan aplikasinya; dan
- c. Pihak yang menunjuk perusahaan penerbangan akan menjaga dan mengelola standar yang telah ditetapkan dalam Pasal 13 (Keselamatan) dan Pasal 14 (Keamanan Penerbangan).

PASAL 4

PENCABUTAN ATAU PENUNDAAN IZIN OPERASI

1. Salah satu Pihak dapat mencabut atau menunda izin operasi yang diberikan kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain atau menentukan persyaratan-persyaratan yang dianggap perlu dalam kasus dimana:
 - a. Kepemilikan mutlak dan pengawasan penuh atas perusahaan penerbangan tersebut tidak berada dalam tangan Pihak lain atau dalam tangan warga negaranya;
 - b. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk tersebut gagal untuk mematuhi peraturan perundang-undangan sesuai dengan Pasal 6 (Penerapan Hukum dan Peraturan) dari Persetujuan ini; atau
 - c. Pihak lain tidak menjaga dan mengelola standar yang telah ditetapkan dalam Pasal 13 (Keselamatan).

2. Kecuali tindakan-tindakan segera diperlukan untuk mencegah ketidaksesuaian klausul (b) dan (c) ayat 1 Pasal ini, hak-hak yang telah ditentukan oleh Pasal ini wajib diterapkan setelah konsultasi dengan Pihak lain.
3. 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 14 (Keamanan Penerbangan).

PASAL 5

PENGATURAN KAPASITAS

1. Kapasitas yang akan dilaksanakan harus disepakati antara Pejabat-pejabat Otoritas Penerbangan kedua Pihak sebelum pelaksanaan penerbangan diresmikan dan ditinjau apabila perlu berdasarkan permintaan lalu lintas penerbangan dan faktor muat pada rute-rute yang telah ditentukan.
2. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak wajib mendapatkan kesempatan yang sama dan adil untuk melaksanakan operasi angkutan udara di rute yang telah ditentukan.
3. Didalam menyelenggarakan dinas-dinas penerbangan, perusahaan yang ditunjuk masing-masing pihak akan memperhatikan kepentingan-kepentingan perusahaan penerbangan Pihak lainnya sedemikian rupa sehingga tidak mempengaruhi dinas-dinas penerbangan dari perusahaan penerbangan Pihak lain, untuk seluruh atau sebagian dari rute-rute yang sama.
4. Penyediaan Dinas-dinas penerbangan oleh perusahaan penerbangan salah satu Pihak harus benar-benar dilakukan berdasarkan pertimbangan yang wajar terhadap permintaan publik atas angkutan umum pada rute-rute tertentu dan harus merupakan tujuan utama, pada faktor utama, kapasitas yang memadai untuk memenuhi kebutuhan saat ini danantisipasi

permintaan untuk penumpang, cargo dan pos yang berasal dari wilayah salah satu Pihak dan berakhir di wilayah Pihak lain.

5. Setiap peningkatan dalam kapasitas yang disediakan dan frekuensi angkutan udara yang dioperasikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari masing-masing Pihak wajib tunduk kepada perjanjian antara kedua Pihak. Sambil menunggu perjanjian atau penyelesaian tersebut, kapasitas dan frekuensi yang telah ditetapkan sebelumnya wajib tetap berlaku.
6. Hak yang diberikan kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak untuk melakukan lalu lintas angkutan udara antara tempat-tempat di wilayah salah satu Pihak dan tempat-tempat di wilayah negara ketiga pada rute-rute terperinci, akan dilakukan berdasarkan prinsip-prinsip umum dengan ketentuan bahwa kapasitas akan disesuaikan dengan:
 - a. Persyaratan lalu lintas udara dari dan ke wilayah salah satu Pihak yang menunjuk perusahaan penerbangan tersebut;
 - b. Persyaratan lalu lintas wilayah yang dilewati oleh pesawat terbang setelah mempertimbangkan jasa angkutan udara lainnya yang dijalankan oleh maskapai penerbangan Negara-negara yang masuk didalam wilayah tersebut; dan
 - c. Persyaratan-persyaratan untuk pelaksanaan maskapai penerbangan.

PASAL 6

PENERAPAN HUKUM DAN PERATURAN

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 penumpang, awak kabin atau kargo dalam pesawat udara (termasuk peraturan yang berkaitan dengan masuk, izin, keamanan penerbangan, imigrasi, paspor, bea cukai atau dalam hal pos, peraturan pos) wajib dipenuhi oleh, atau mewakili penumpang, awak kabin atau awak kargo dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain.
3. Tidak satu pun Pihak wajib memberikan preferensi kepada perusahaan penerbangannya sendiri atau lainnya melebihi perusahaan penerbangan yang ditunjukkan dari Pihak lain yang terlibat dalam pelayanan angkutan udara internasional yang sama dalam penerapan hukum, peraturan dan prosedur berdasarkan Pasal ini.
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 wajib dikenakan sekurang-lurangnya pengawasan biasa, kecuali yang berkaitan dengan tindakan keamanan terhadap kekerasan, pembajakan udara, pengawasan narkotika, dll.

PASAL 7

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 pada jangka waktu yang tidak kurang menguntungkan dari yang tersedia untuk perusahaan penerbangan lainnya 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 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 pada asset setelah depreciasi. Penyediaan fasilitas dan pelayanan dalam hal mana pungutan dikenakan 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 ditunjuk yang menikmati pelayanan dan menggunakan fasilitas. Masing-masing Pihak wajib mendorong otoritas yang berwenang menetapkan pungutan dan perusahaan penerbangan untuk tukar menukar 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 layak usulan perubahan besaran pungutan kepada pengguna jasa untuk mendapatkan masukan sebelum perubahan besaran pungutan diimplementasikan.
4. Tidak satupun Pihak dapat dianggap, dalam prosedur penyelesaian perselisihan menurut Pasal 18 (Penyelesaian Perselisihan), melanggar salah satu ketentuan dalam Pasal ini, jika:
 - i. pihak telah melakukan kajian atas pungutan atau pelayanan yang dapat dijadikan dasar timbulnya keluhan oleh Pihak lainnya dalam tenggang waktu yang wajar; dan
 - ii. berkenaan dengan kajian tersebut, Pihak telah mengambil langkah-langkah sesuai kewenangannya untuk mengganti kerugian yang timbul dari pengenaan pungutan atau pelayanan yang bertentangan dengan Pasal ini.

PASAL 8

PENGATURAN KERJASAMA PEMASARAN

1. Ketika beroperasi atau melaksanakan penerbangan pada rute tertentu, setiap perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari salah satu Pihak dapat mengadakan pengaturan kerjasama dengan perusahaan penerbangan manapun termasuk perusahaan penerbangan dari negara-negara ketiga seperti block space, berbagi kode atau pengaturan usaha patungan dan dapat bertindak sebagai pelaksana penerbangan atau hanya bertindak sebagai penjual, dengan syarat perusahaan penerbangan tersebut:
 - a. Mempunyai hak angkut dan
 - b. Memenuhi persyaratan yang biasanya diterapkan untuk pengaturan tersebut
 - c. Sehubungan dengan penjualan tiket, pada saat melakukan pembelian, harus dijelaskan kepada pembeli perusahaan penerbangan apa yang akan melaksanakan pelayanan penerbangan pada setiap sektor dan perusahaan penerbangan apa yang hanya bertindak sebagai penjual dalam kontrak itu.
2. Ketika sebuah perusahaan penerbangan yang ditunjuk salah satu Pihak melakukan layanan angkutan udara di bawah pengaturan kerjasama dan bertindak sebagai pelaksana penerbangan, total kapasitas yang dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan akan diperhitungkan sebagai hak angkut kapasitas Pihak yang menunjuk perusahaan penerbangan tersebut.
3. Ketika sebuah perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak melakukan layanan angkutan udara di bawah pengaturan kerjasama dan bertindak sebagai penjual, total kapasitas dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan tidak akan diperhitungkan sebagai hak angkut kapasitas Pihak yang menunjuk perusahaan penerbangan tersebut.

4. Semua perusahaan penerbangan yang beroperasi atau melaksanakan layanan angkutan udara yang dijelaskan di atas harus mempunyai hak angkut dan kewenangan yang tepat serta memenuhi persyaratan yang biasanya diterapkan untuk pengaturan tersebut. Namun demikian perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari masing-masing Pihak yang diizinkan untuk membuat masuk perjanjian pembagian kode dengan perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak lain ke kota atau poin dari setiap negara ketiga dengan perhentian hak pada kota-kota di wilayah Pihak lainnya.
5. Pengaturan pemasaran kerjasama yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari salah satu Pihak harus diajukan permohonannya kepada pejabat penerbangan Para Pihak untuk mendapat persetujuan mereka.

PASAL 9

PERGANTIAN PESAWAT

1. Setiap penerbangan yang ditunjuk pada setiap atau semua penerbangan pada layanan tertentu dapat melakukan pergantian pesawat dalam wilayah Pihak lain atau pada setiap titik di sepanjang rute yang ditentukan, dengan ketentuan bahwa:
 - a. Jadwal pesawat yang digunakan di luar titik perubahan pesawat sesuai dengan jadwal pesawat inbound atau outbound;
 - b. Dalam kasus pergantian pesawat di wilayah Pihak lain dan ketika lebih dari satu pesawat yang dioperasikan di luar titik perubahan, pesawat-pesawat tidak tersebut harus mempunyai ukuran yang sama dan tidak lebih besar dari pesawat yang digunakan dalam kerangka hak angkut ketiga dan keempat.
2. Untuk tujuan pergantian pesawat dalam suatu operasi penerbangan, sebuah perusahaan penerbangan yang ditunjuk dapat menggunakan

peralatan sendiri dan, tunduk pada peraturan nasional, peralatan yang disewa dan dapat beroperasi di bawah perjanjian kerjasama dengan perusahaan penerbangan lain, sebagaimana ditetapkan dalam Pasal ini.

3. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk dapat menggunakan nomor penerbangan yang berbeda atau sama pada sektor dimana dilakukan pergantian pesawat.

PASAL 10 PENGGUNA INFORMASI

1. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk dan/ atau perusahaan penerbangan yang berwenang dari masing-masing Pihak wajib memberikan informasi yang memadai, ketika melakukan pemasaran, segala sesuatu tentang tarif tersedia dan persyaratannya, dan apabila penerbangan tersebut dilakukan secara terus menerus atau berhenti pada tempat antara atau melakukan pergantian pesawat dalam suatu rute atau apabila melaksanakan kerjasama yang dilakukan diantara perusahaan yang berbeda atau pada seluruh penerbangan tersebut.
2. Dalam kasus pelayanan kerjasama, atau operasi yang dilakukan diantara perusahaan penerbangan yang berbeda. Perusahaan penerbangan wajib memberikan informasi kepada penumpang mengenai karakteristik dari masing-masing perusahaan penerbangan tersebut.

PASAL 11 FASILITASI

1. Berdasarkan hak dan kewajiban dibawah hukum internasional yang berlaku, masing-masing pihak menegaskan kembali kewajiban masing-masing untuk bertindak sesuai dengan persyaratan fasilitasi oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dan semua kesepakatan yang ditandatangani kedua Pihak.

2. Para pihak berdasarkan permintaan harus memberikan semua bantuan yang memungkinkan yang bertujuan untuk menyederhanakan perpindahan penumpang, sesuai dengan persyaratan yang berlaku pada peraturan ini.
3. Para Pihak diperbolehkan untuk saling bertukar informasi mengenai fasilitas yang dapat dilakukan melalui pejabat yang berwenang.

PASAL 12

PENGECEUALIAN DARI BEA MASUK DAN PUNGUTAN LAINNYA

1. Masing-masing Pihak wajib sedapat mungkin, atas dasar timbal-balik, mengecualikan perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak lainnya sesuai dengan hukum nasional, dari bea masuk, pajak cukai, biaya inspeksi, dan pajak-pajak serta pungutan-pungutan lainnya pada pesawat terbang, bahan bakar, minyak pelumas, barang-barang untuk keperluan teknis, suku cadang termasuk mesin, peralatan umum pesawat terbang, persediaan di pesawat (termasuk namun tidak dibatasi hanya untuk makanan, minuman dan minuman keras, tembakau dan barang-barang lainnya yang diperuntukkan untuk dijual atau semata-mata untuk digunakan pada pengoperasian atau pelayanan pesawat terbang) dan barang lainnya seperti persediaan tiket yang telah dicetak, dokumen pengiriman barang lewat udara, dokumen hasil cetakan yang memiliki lambang perusahaan tercetak padanya dan dokumen reklame yang dibagikan tanpa pungutan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk.
2. Pengecualian pada Pasal ini wajib diberikan hanya jika barang-barang yang dimaksud dalam ayat 1 adalah:
 - a. Dimasukan ke dalam wilayah salah satu Pihak oleh atau atas nama perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya;

- b. Tetap berada di dalam pesawat terbang perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak pada saat kedatangan atau keberangkatan dari wilayah Pihak lain; atau
 - c. Dibawa ke dalam pesawat terbang perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak di wilayah Pihak lainnya untuk digunakan dalam pengoperasian angkutan udara yang disetujui.
3. Pengecualian pada Pasal ini akan tetap berlaku walaupun barang-barang tersebut dipakai atau digunakan seluruhnya atau tidak di dalam wilayah Pihak yang memberikan pengecualian tersebut, selama kepemilikan barang-barang tersebut tidak dipindahkan ke dalam wilayah Pihak tersebut.
4. Peralatan umum yang diangkut pesawat terbang dan juga bahan-bahan serta barang persediaan yang lazim disimpan dalam pesawat terbang perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak, dapat diturunkan di wilayah Pihak lainnya hanya dengan persetujuan dari otoritas pabean Pihak tersebut. Dalam kasus dimaksud, barang-barang tersebut dapat disimpan di bawah pengawasan otoritas dimaksud hingga diputuskan apakah diekspor kembali atau sebaliknya dibuang sesuai dengan peraturan bea cukai.

PASAL 13

KESELAMATAN

1. Salah satu Pihak dapat meminta diadakan konsultasi mengenai standar-standar keselamatan yang diterapkan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk Pihak lainnya berkaitan dengan fasilitas, awak pesawat, pesawat terbang dan pelaksanaan penerbangan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk. Konsultasi tersebut akan dilaksanakan setelah 30 hari atau lebih dari permintaan sesuai dengan persetujuan antar Para Pihak.
2. Jika dalam konsultasi tersebut, salah satu Pihak menemukan bahwa standar keselamatan pada daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang telah

memenuhi standar yang ditetapkan pada saat itu sesuai dengan Konvensi, tidak ditegakkan dan diterapkan secara efektif oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk Pihak lainnya, maka Pihak lainnya wajib memberitahu penemuan tersebut dan langkah-langkah yang perlu diambil guna memenuhi standar minimum ini dan Pihak lainnya akan melakukan tindakan perbaikan yang tepat.

3. Masing-masing Pihak berhak untuk mencabut atau membatasi izin operasi perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya dalam hal Pihak lainnya tersebut tidak mengambil tindakan perbaikan yang tepat dalam waktu 30 hari.
4. Telah disepakati bahwa setiap pesawat terbang yang dioperasikan oleh perusahaan penerbangan dari salah satu Pihak yang melayani penerbangan ke/dari wilayah Pihak lainnya dapat, ketika berada dalam wilayah Pihak lainnya, menjadi subjek pemerikasaan perwakilan yang diberi kekuasaan oleh Pihak lainnya tersebut baik di dalam maupun di sekitar pesawat terbang untuk memeriksa keabsahan dokumen-dokumen pesawat terbang dan awak pesawatnya serta kondisi pesawat dan perlengkapannya (dalam Pasal ini disebut "inspeksi ramp") selama hal ini tidak mengakibatkan penundaan penerbangan yang tidak wajar.
5. Jika sebuah inspeksi ramp atau serangkaian inspeksi ramp menemukan:
 - Adanya permasalahan serius bahwa sebuah pesawat terbang atau operasi pada sebuah pesawat terbang tidak sesuai dengan standar minimum yang telah ditetapkan sesuai dengan Konvensi; atau
 - 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 diatas 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 4 dari Pasal ini ditolak oleh perwakilan perusahaan penerbangan tersebut, Pihak lainnya dapat secara bebas menyimpulkan permasalahan serius, sebagaimana dimaksud dalam ayat (5) dari Pasal ini 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 (3) dan (7) Pasal ini akan dihentikan jika dasar untuk pelaksanaan tindakan tersebut berhenti.

PASAL 14

KEAMANAN PENERBANGAN

1. Sesuai dengan hak dan kewajiban mereka menurut hukum internasional. Kedua Pihak menegaskan kembali bahwa mereka berkewajiban 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 ketetapan-ketetapan 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 tentang keamanan penerbangan yang mana kedua Partai menjadi anggotannya.

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 standar dan petunjuk pelaksanaan tentang keamanan penerbangan yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.
4. Masing-masing Pihak sepakat untuk memenuhi atau meminta operator pesawat udara atau badan lain terkait dengan keamanan penerbangan untuk memenuhi perketentuan-ketentuan keamanan yang ditetapkan oleh Pihak lainnya berkenaan dengan masuk, berangkat di wilayah Pihak lainnya dan mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melindungi pesawat terbang dan memeriksa penumpang, awak pesawat, bagasi dan barang-barang bawaan mereka, serta kargo dan barang-barang yang disimpan dalam pesawat terbang sebelum dan selama penumpang masuk atau sebelum dan selama barang dimuat. Masing-masing Pihak harus memberikan pertimbangan yang positif terhadap setiap permintaan dari Pihak lainnya berkenaan dengan langkah-langkah pengamanan khusus yang harus diambil guna menghadapi suatu ancaman tertentu.

5. 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.
6. Apabila salah satu Pihak memiliki dasar yang kuat untuk percaya bahwa Pihak lainnya tidak lagi mematuhi ketentuan-ketentuan keamanan penerbangan dalam Pasal ini, pejabat Pihak lainnya tersebut dapat segera meminta diadakannya konsultasi dengan pejabat penerbangan Pihak lainnya. Tidak dicapainya kesepakatan dalam waktu 15 hari sejak tanggal permintaan tersebut akan dijadikan dasar untuk menahan, mencabut, membatasi, atau menerapkan persyaratan-persyaratan tertentu atas izin operasi dan teknis yang dipegang oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak tersebut. Dalam keadaan darurat, salah satu Pihak dapat melakukan tindakan sementara sebelum masa waktu 15 hari berakhir.
7. Semua tindakan yang dilakukan menurut ayat (6) wajib dihentikan jika Pihak lainnya telah memenuhi ketentuan-ketentuan pada pasal ini.

PASAL 15

PELUANG MELAKUKAN USAHA

1. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk masing-masing Pihak mempunyai hak untuk membuka kantor-kantor di wilayah Pihak lainnya untuk kegiatan promosi dan penjualan pelayanan-pelayanan udara serta produk pelengkap lainnya dan fasilitas-fasilitas yang diperlukan untuk pelaksanaan kegiatan pengangkutan udara.
2. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari masing-masing Pihak wajib diberikan, sesuai hukum dan peraturan Pihak lainnya berkenaan masuk, tempat tinggal dan pekerjaan, untuk menempatkan dan menyelenggarakan

di dalam wilayah Pihak lainnya manejer, petugas penjualan, petugas teknit, petugas operasional, dan petugas-petugas khusus yang dibutuhkan bagi pelaksanaan kegiatan pengangkutan udara serta produk serta fasilitas pelengkap lainnya. Rekrutment untuk kebutuhan staf tersebut dapat, dengan pilihan perusahaan penerbangan, dipenuhi baik dari pegawai kebangsaan apa saja dari perusahaan tersebut dan menggunakan pelayanan organisasi perusahaan penerbangan lainnya atau organisasi atau perusahaan yang beroperasi dalam wilayah Pihak lain dan berwenang untuk melakukan layanan tersebut di wilayah Pihak lain tersebut.

3. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari masing-masing Pihak dapat secara langsung melakukan penjualan pengangkutan udara dan produk pelengkapnya, pelayanan dan fasilitas dalam wilayah Pihak lainnya secara langsung dan sesuai kebijakan perusahaan penerbangan, melalui agennya. Untuk tujuan tersebut, perusahaan penerbangan memiliki hak untuk menggunakan dokumen transportasi sendiri dan setiap orang dapat dengan bebas membeli jasa transportasi tersebut dan produk pelengkapnya, pelayanan dan fasilitas baik dalam mata uang yang berlaku di wilayah tersebut atau dengan mata uang lainnya yang dapat dipertukarkan.
4. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari masing-masing Pihak mempunyai hak untuk menukar dan mengirimkan secara bebas dengan mata uang yang berlaku di wilayah tersebut atau mata uang lainnya yang dapat ditukarkan, atas permintaan, pendapatan yang diperoleh setelah dikurangi dengan pembelanjaan lokal yang dihasilkan oleh perusahaan penerbangan sebagai hasil penjualan transportasi udara, produk pelengkap lainnya, pelayanan dan fasilitas serta pendapatan bunga dari penerimaan tersebut di atas (termasuk pendapatan bunga dari deposito yang menunggu pemindah-bukuan). Penukaran dan pengiriman tersebut wajib diizinkan tanpa pembatasan berdasarkan nilai tukar yang berlaku untuk transaksi tersebut dan pengiriman pada tanggal perusahaan penerbangan mengajukan permohonan awal untuk penukaran dan pengiriman uang.

5. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari masing-masing Pihak diizinkan untuk melakukan pembayaran dengan mata uang lokal, termasuk pembelian bahan bakar, di wilayah Pihak lainnya. Atas kebijakan mereka, perusahaan penerbangan masing-masing Pihak dapat membayar biaya-biaya seperti itu di wilayah Pihak lainnya dengan mata uang yang dengan bebas dipertukarkan atau mata uang lainnya yang dapat dipertukarkan sebagaimana diatur dalam peraturan-peraturan nasional dari Pihak lainnya.
6. Tanpa mengesampingkan hal-hal yang terkandung di dalam Pasal ini, pelaksanaan hak-hak yang ada di Pasal ini harus sesuai dengan aturan dengan peraturan nasional yang dapat dilaksanakan dan konsisten dengan tujuan Persetujuan ini. Jika satu Pihak memaksakan pembatasan dalam pengiriman pendapatan yang diperoleh setelah dikurangi dengan pembelanjaan lokal oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk Pihak yang terakhir mempunyai hak untuk memberlakukan pembatasan timbal balik pada perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak pertama.

PASAL 16

PERSETUJUAN JADWAL

1. Otoritas penerbangan sipil masing-masing Pihak dapat meminta perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain untuk mengajukan sebagai bahan pertimbangan dan persetujuan, setidaknya 30 hari sebelum penerbangan perdana pelayanan angkutan udara yang disetujui, jadwal penerbangan yang berisi informasi mengenai jenis pelayanan dan frekuensinya, tipe pesawat terbang yang akan digunakan dan waktu penerbangan pada setiap poin. Informasi yang sama juga wajib diberikan setidaknya 30 hari sebelumnya kepada bagian lalu lintas IATA dan juga ketika dan pada waktu perubahan-perubahan akan diberikaukan terkait pelayanan angkutan udara yang disetujui.
2. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak wajib melengkapi informasi lain yang mungkin diperlukan untuk menyakinkan

otoritas penerbangan sipil Pihak lainnya bahwa persyaratan-persyaratan dari Persetujuan ini telah diamati dengan sungguh-sungguh.

PASAL 17

KETENTUAN MENGENAI STATISTIK

1. Otoritas Penerbangan Sipil masing-masing Pihak wajib menyediakan atau membuat perusahaan penerbangan yang ditunjuknya untuk memberikan Otoritas Penerbangan Sipil lainnya angka statistik yang dengan lalu lintas yang dilaksanakan setiap bulan dari angkutan udara yang disetujui ke dan dari wilayah Pihak lainnya, yang menunjukkan poin keberangkatan dan kedatangan lalu lintas tersebut. Data statistik ini wajib dilengkapi secepatnya setiap akhir bulan tetapi tidak lebih dari 30 hari pada bulan tersebut.
2. Otoritas Penerbangan Sipil masing-masing Pihak wajib, atas permintaan, menyediakan atau membuat perusahaan penerbangan yang ditunjuk untuk menyediakan statistik kepada Otoritas Penerbangan Sipil lainnya berkaitan dengan asal dan tujuan lalu lintas yang dilaksanakan ke dan dari wilayah Pihak lainnya.

PASAL 18

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 ditentukan berdasarkan ayat (1) dapat diminta untuk diajukan dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh satu Pihak kepada otoritas penerbangan sipil Pihak lainnya. Pengajuan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh kedua Pihak dapat berlangsung tidak lebih dari tiga puluh (30) hari sebelum usulan tanggal pemberlakuan.

3. Tanpa mengesampingkan hal-hal yang terdahulu, masing-masing Pihak wajib mendapatkan hak-hak untuk campur tangan dalam rangka:
 - a. Mencegah tarif yang aplikasinya merupakan tindakan anti-saing yang telah atau akan atau dimaksudkan untuk memiliki pengaruh melumpuhkan pesaing atau mengeluarkan pesaing dari sebuah persaingan;
 - b. Melindungi konsumen dari tarif yang terlalu tinggi atau dibatasi akibat penyalahgunaan posisi dominan; dan
 - c. Melindungi perusahaan penerbangan dari tarif yang merusak atau terlalu rendah.
4. Untuk tujuan yang dituliskan pada Ayat (3) Pasal ini, otoritas penerbangan sipil satu Pihak dapat meminta perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya untuk menyediakan informasi mengenai penetapan tarif.
5. Jika satu Pihak menganggap bahwa tarif yang dikenakan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya tidak konsisten dengan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada Ayat (3) Pasal ini, wajib memberitahukan Pihak lainnya segera mengenai alasan ketidakpuasan dan permintaan konsultasi yang akan diadakan tidak lebih dari 30 hari setelah permintaan tersebut diterima. Jika Para Pihak mencapai kesepakatan sehubungan dengan tarif yang sudah dianggap tidak layak maka Masing-masing Pihak akan melakukan dengan usaha terbaik untuk memulai pemberkalkan persetujuan tersebut. Jika tidak terdapat kesepakatan tarif yang telah berlaku sebelumnya akan digunakan kembali.

PASAL 19
PERSETUJUAN-PERSETUJUAN MULTILATERAL

1. Dalam melaksanakan Persetujuan ini, para Pihak wajib menyesuaikan dengan ketentuan-ketentuan dari Konvensi lain selama ketentuan-ketentuan tersebut dapat berlaku pada pelayanan angkutan udara.
2. Jika, setelah berlakunya Persetujuan ini, para Pihak menjadi Pihak dalam sebuah persetujuan multilateral yang memuat materi yang terdapat pada Persetujuan ini, salah satu Pihak dapat meminta konsultasi untuk menentukan apakah Persetujuan ini harus direvisi agar dapat disesuaikan dengan persetujuan multilateral tersebut.

PASAL 20
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. Kecuali disetujui lain oleh para Pihak, konsultasi tersebut wajib dimulai tidak lebih dari 60 hari sejak salah satu Pihak menerima permintaan konsultasi tersebut.

PASAL 21
MASALAH PAJAK

Tanpa mengesampingkan ketentuan Pasal 12 (Pengecualian Dari Bea Masuk dan Pungutan Lainnya), Persetujuan ini tidak akan berlaku pada masalah-masalah perpajakan lainnya di dalam wilayah Para Pihak. Masalah lainnya wajib diatur oleh hukum nasional dari masing-masing Pihak dan ketentuan dari perjanjian yang berkaitan dengan perpajakan yang disepakati oleh Para Pihak.

PASAL 22
PENYELESAIAN PERSELISIHAN

1. Setiap perselisihan yang timbul dalam Persetujuan ini yang tidak dapat diselesaikan dengan konsultasi formal dapat mengajukan, dengan kesepakatan para Pihak, kepada orang atau badan untuk mengambil keputusan. Jika kedua Pihak tidak dapat menyetujui, perselisihan, atas permintaan salah satu Pihak, wajib diajukan ke arbitrase sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang diuraikan di bawah ini.

2. Arbitrase harus oleh pengadilan dengan tiga arbiter dibentuk sebagai berikut: -
 - a. Dalam waktu 30 hari setelah diterimanya permintaan untuk arbitrase, masing-masing Pihak wajib menunjuk satu arbiter. Dalam waktu 60 hari setelah kedua arbiter tersebut ditunjuk, mereka wajib menyepakati menunjuk arbiter ketiga, yang akan bertindak sebagai Presiden pengadilan arbitrase.

 - b. Jika salah satu Pihak gagal untuk menunjuk arbiter, atau jika arbiter ketiga tidak dapat ditunjuk sesuai dengan ayat (a) Pasal ini, salah satu Pihak dapat meminta Ketua Dewan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk menunjuk arbiter yang dibutuhkan dalam waktu 30 hari. 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. Dalam hal salah satu dari Presiden atau wakil presiden senior yang paling berkompeten menunjuk arbiter ketiga berdasarkan Ayat ini, arbiter ketiga tersebut tidak dapat memiliki kebangsaan yang sama dengan salah satu Pihak.

3. Kecuali disepakati lain, pengadilan arbitrase wajib menentukan batas yurisdiksinya sesuai dengan Persetujuan ini dan wajib menetapkan aturan prosedur sendiri. Pengadilan arbitrase, setelah terbentuk, dapat

merekomendasikan langkah-langkah penyelesaian sementara sebelum keputusan akhir diambil. Atas kebijakan pengadilan arbitrase atau permintaan salah satu Pihak, sebuah persidangan untuk menentukan secara pasti masalah-masalah yang akan diselesaikan dan prosedur-prosedur tertentu yang akan diambil harus dilakukan dalam waktu 15 hari setelah pengadilan arbitrase terbentuk sepenuhnya.

4. Kecuali disepakati lain atau sebagaimana arahan dari pengadilan arbitrase, masing-masing Pihak wajib menyerahkan memorándum dalam waktu 45 hari dari waktu setelah pengadilan arbitrase dinyatakan terbentuk dengan pasti. Tanggapan diajukan 60 hari kemudian. Pengadilan arbitrase wajib mengadakan sidang atas permintaan salah satu Pihak atau atas prakarsanya sendiri dalam waktu 15 hari sejak tanggapan diberikan.
5. 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.
6. 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.
7. Masing-masing Pihak wajib, sepanjang sesuai dengan hukum nasionalnya, memberlakukan secara penuh terhadap setiap keputusan dari pengadilan arbitrase.
8. Segala biaya yang timbul dari pelaksanaan pengadilan arbitrase ini, termasuk biaya-biaya dan pengeluaran-pengeluaran dari abiter harus dibagi rata oleh para Pihak. Setiap pengeluaran yang dilakukan Ketua Dewan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang berhubungan dengan prosedur dalam klausul (b) ayat (2) Pasal ini akan dianggap sebagai bagian dari pengeluaran pengadilan arbitrase.

PASAL 23
PERUBAHAN

1. Persetujuan ini dapat diubah melalui persetujuan tertulis oleh para Pihak.
2. Setiap perubahan yang disetujui wajib mulai berlaku sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 26 (Mulai Berlaku) Persetujuan ini.
3. Tanpa mengesampingkan ayat (2), para Pihak dapat setuju untuk segera memberlakukan perubahan atas Lampiran Persetujuan ini.

PASAL 24
PENGAKHIRAN

1. Salah satu Pihak dapat, setiap saat memberitahukan secara tertulis kepada Pihak lain, melalui jalur diplomatik, tentang keputusannya untuk mengakhiri Persetujuan ini. Pemberitahuan tersebut secara bersamaan wajib dikirimkan pula kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Persetujuan ini akan berakhir dua belas (12) bulan setelah tanggal penerimaan diterimanya pemberitahuan tersebut, kecuali pemberitahuan tersebut ditarik atas kesepakatan sebelum batas akhir jangka waktu tersebut.
2. Jika tidak ada tanggapan dari Pihak lainnya pemberitahuan wajib dianggap telah diterima empat belas hari setelah penerimaan pemberitahuan dari Organisasi Penerbangan Sipil.

PASAL 25
PENDAFTARAN PADA ICAO

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

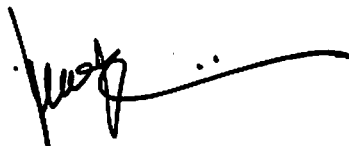
PASAL 26
MULAI BERLAKU

Persetujuan ini wajib mulai berlaku pada tanggal pertukaran nota diplomatic terakhir antara Para Pihak bahwa prosedur internal yang diperlukan bagi berlakunya Persetujuan ini dan Lampirannya telah dipenuhi.

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

Dibuat di Jakarta pada tanggal 17 Januari 2013 dalam rangkap, dalam bahasa Indonesia, dalam bahasa Spanyol dan dalam bahasa Inggris. Semua naskah memiliki kekuatan hukum yang sama. Dalam hal terdapat perbedaan penafsiran, naskah dalam Bahasa Inggris yang akan berlaku.

UNTUK PEMERINTAH REPUBLIK
INDONESIA



E.E. Mangindaan, SE
MENTERI PERHUBUNGAN

UNTUK PEMERINTAH REPUBLIK
ARGENTINA



Hector Marcos Timerman
MENTERI LUAR NEGERI DAN
KEPERCAYAAN

LAMPIRAN
Rute Penerbangan

1. Bagian - I

Rute yang akan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pemerintah Republik Indonesia secara dua arah:

Tempat-tempat Keberangkatan	Tempat-tempat Persinggahan	Tempat-tempat Tujuan	Tempat-tempat Selanjutnya
Tempat-tempat di Republik Indonesia	Auckland, Sydney, tempat-tempat di Eropa	Buenos Aires dan tempat lainnya yang akan ditentukan	Semua titik

2. Bagian - II

Rute yang akan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pemerintah Republik Argentina secara dua arah:

Tempat-tempat Keberangkatan	Tempat-tempat Persinggahan	Tempat-tempat Tujuan	Tempat-tempat Selanjutnya
Tempat-tempat di Republik Argentina	Auckland, Sydney, tempat-tempat di Eropa	Jakarta, Denpasar	Semua titik

3. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk masing-masing Pihak dapat pada salah satu atau semua penerbangannya menghilangkan panggilannya pada tempat-tempat sebelum tempat-tempat persinggahan, atau tempat-tempat selanjutnya dengan ketentuan persetujuan pelayanan tersebut dimulai atau berakhir dalam wilayah Pihak perusahaan penerbangan yang ditunjuk.



REPUBLIK INDONESIA

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
AND
THE GOVERNMENT OF THE ARGENTINE REPUBLIC**

The Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Argentine Republic (hereinafter referred to as the "Parties");

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

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services 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 services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

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

1. The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th Day of December 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;
2. The term "Aeronautical Authorities" means: in the case of the Republic of Indonesia, The Ministry for Transportation and any person or body authorized to perform functions at present exercised by the said Ministry or similar functions and in the case of the Argentine Republic, the Ministry of the Interior and Transportation, Secretariat of Transport, Under-Secretariat of Commercial Air Transport, Civil Aviation National Administration (A.N.A.C.) or any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Ministry;
3. The term "territory" in the case of the Republic of Indonesia, "territory" means as defined in its laws, and part of the continental shelf and adjacent seas over which the Republic of Indonesia has sovereignty, sovereign rights of jurisdiction in accordance with the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982; and in the case of the Argentine Republic the term "territory" in relation to a state has the meaning of the Article 2 of the Convention.
4. The term "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

5. The term "designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;
6. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes", shall have the same meaning as assigned to them in Article 96 of the Convention;
7. The term "agreed services" means scheduled services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;
8. The term "specified routes" means the routes established in this Agreement;
9. The term "tariff" means any fare, rate of charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
10. The term "user charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;
11. The term "capacity" means:
 - in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the route or section of a route.
 - in relation to specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route;

12. The term "traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail.

ARTICLE 2
GRANT OF RIGHTS

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section or part of the Annex to this Agreement. Such services and routes shall hereinafter be called "the agreed services" and "the specified routes", respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Party shall enjoy the following rights:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Party;

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

 - (c) while operating an agreed service at the points specified for that route in the Annex to this Agreement, the airline designated by each Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Party, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.

3. The designated airline of each Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in clauses (a) and (b) of paragraph (2) of this Article.

4. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that other Party.

5. If because of special and unusual circumstances, the designated airline of one Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Parties.

6. The designated airline of one Party shall have the right to use airways, airports and other facilities provided by the other Party on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORISATION OF AIRLINES

1. Each Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of air services specified in the Annex.

2. Upon receipt of such designation and application from the designated airline of either Party, in the form and manner prescribed for the purpose, the aeronautical authorities of the other Party shall grant the appropriate operating authorisation with minimum procedural delay, provided that:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline or its nationals;

 - b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to operation of international air service by the Party considering the application; and

- c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 13 (Safety) and Article 14 (Aviation Security).

ARTICLE 4

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Either Party may revoke or suspend operating authorisation granted to the airline designated by the other Party or impose such conditions as it may deem necessary in any case where:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party or its nationals;
 - b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 (Applications of Laws and Regulations) of this Agreement; or
 - c. the other Party is not maintaining and administering the standards set out in Article 13 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with clauses (b) and (c) of paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of an airline of the other Party in accordance with the provision of Article 14 (Aviation Security).

ARTICLE 5
CAPACITY PROVISIONS

1. The capacity to be operated shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Parties before the services are inaugurated and reviewed when necessary based on traffic requirements and load factor on the specified routes.
2. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
3. In operating the agreed services, the designated airlines of each Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.
4. The agreed services provided by the designated airlines of the Parties shall bear reasonable relationship to the requirement of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from the territory of either Party and destined for the territory of the other Party.
5. Any increase in the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airline of each Party shall be subject to agreement between both Parties. Pending such an agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.
6. The right of the designated airlines of either Party to carry traffic between points in the territory of the other Party and points in the territories of third countries on the specified routes, shall be exercised in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- a. The traffic requirements to and from the territory of the Party which has designated the airline;
- b. The traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- c. The requirements of through airline operations.

ARTICLE 6
APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the admission into or departure from its territory of passengers, baggage, crew or cargo on aircraft (including regulation relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the designated airline of the other Party.
3. Neither Party shall give preference to its own or to any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of the laws and regulations and procedures provided for in this Article.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except

regarding security measures against violence, air piracy and narcotics control.

ARTICLE 7 USER CHARGES

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities of each Party on the designated airline of the other Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among all categories of users. Such user charges shall be assessed on the designated airline of the other Party on terms not less favorable than the terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated airline of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the appropriate airport, environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and the designated airline using the services and facilities. Each Party shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate and transparent review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles stated in paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in the user charges to enable the users to express their views before changes are implemented.

4. Neither party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 22 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, if:

- (i) it has undertaken a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time; and
- (ii) following such a review, it has taken all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 8

COOPERATIVE MARKETING ARRANGEMENTS

1. When operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airlines of either Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other joint venture arrangements, whether as the operating or marketing airlines, with any carrier including airlines of third countries, provided that the airlines in such arrangements:
 - a. hold the appropriate authority;
 - b. meet the requirements normally applied to such arrangements;
 - c. in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the time of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
2. When a designated airline of a Party performs air services under cooperative marketing arrangements as the operating airline, the total capacity operated by that airline will be counted against the capacity entitlements of that Party designating the airline.
3. When a designated airline of a Party performs air services under cooperative marketing arrangements as the marketing carrier, the total

capacity operated by that airline will not be counted against the capacity entitlements of that Party designating the airline.

4. All airlines operating or holding out the above described services must hold the route rights and appropriate authorisation as well as meet the requirements normally applied to such arrangements. However, the designated airlines of each Party are allowed to enter into code sharing arrangements with the designated airlines of the other Party to a point or points of any third country with stop over rights at the points in the territory of the other Party.
5. The cooperative marketing arrangements entered into by the designated airlines of either Party shall be filed with the Aeronautical Authorities of the Parties for their approval.

ARTICLE 9 CHANGE OF AIRCRAFT

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its options change aircraft in the territory of the other Party or at any point along the specified routes, provided that:
 - a. aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;
 - b. in the case of change of aircraft in the territory of the other Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used in the third and fourth freedom sector.
2. For the purpose of change of aircraft operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment and may operate under commercial arrangements with another airline, as established in this Article.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for sectors of its change of aircraft operations.

ARTICLE 10

USER INFORMATION

1. The designated and/or authorised airline of each Party shall provide adequate information, while booking the transportation, about the available tariffs and its conditions, and if the flight is non-stop or with intermediate stops or with change of aircraft within the route or if it is operated on a code-share basis, or among different carriers or throughout connection.
2. In the case of code-sharing services, or those operated among different carriers, the designated and/or authorised airline of each Party shall inform the passenger about the distinctive characteristics of each carrier's services.

ARTICLE 11

FACILITATION

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm their obligation to each other to act in conformity with the provisions on facilitation established by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and any other understanding in force signed by both Parties.
2. The Parties shall provide upon request all the possible assistance to simplify the movement of passengers, cargo and aircraft, complying with the applicable provisions of this Agreement.
3. The Parties may exchange information concerning facilitation through their Aeronautical Authorities.

ARTICLE 12
EXCEPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Party shall, on the principle of reciprocity, exempt the designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items such as printed tickets stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charges by the designated airline.

2. The exemptions under this Article shall be granted only if the goods referred to in paragraph 1 are:
 - (a) introduced into the territory of one Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;

 - (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or

 - (c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party for use in operating the agreed services.

3. The exemptions under this Article shall apply regardless of the fact whether or not such goods are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such goods is not transferred in the territory of the said Party.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In such a case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations.

ARTICLE 13

SAFETY

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and operation of the designated airline. Such consultations shall take place within thirty (30) days of the request or any longer period as may be agreed between the Parties.
2. If, following such consultations, one Party finds that safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that meet the standards established at that time in accordance with the Convention are not effectively maintained and administered in respect of an airline designated by the other Party, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.
3. Each party reserves the right to suspend or limit the operating authorisation of an airline designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within thirty (30) days.
4. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other 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.

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections give rise to:
 - 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
 - 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 purpose of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses 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 an airline of one Party in accordance with paragraph (4) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (5) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
7. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Party immediately 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. Action of one Party in accordance with paragraphs (3) or (7) of this Article shall be continued once the basis for taking that action ceases to exist.

ARTICLE 14

AVIATION SECURITY

1. In accordance with their rights and obligations under international law, both 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, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971 and its Protocol done at Montreal on February 24, 1988 and any other Convention on aviation security to which both Parties become members.
2. Upon request, both Parties shall provide each other with all necessary assistance to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, of airports and air navigation facilities, and address any other threat to the security of civil air navigation.
3. Both Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall required that operators of aircraft of their registry, 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.

4. Each Party agrees to observe, or make observe by the designated airline, the security provisions required by the other Party for entry into and departure from the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as 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 special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, both Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the Aeronautical Authorities of that Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisations of the designated airline(s) of the party. When required by an emergency, either Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.
7. Any action taken in accordance with paragraph (6) shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article.

ARTICLE 15
COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The designated airline of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for promotion and sale of air services and

other ancillary products and facilities required for the provision of air services.

2. The designated airline of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services and other ancillary products and facilities. Such staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organisation or company operating in the territory of the other Party and authorised to perform such services in the territory of such other Party
3. The designated airline of each Party may engage in the sale of air services and its ancillary products, services and facilities in the territory of the other Party directly and, at the designated airline's discretion, through its agents. For this purpose, the designated airline shall have the right to use its own transportation documents and any person shall be free to purchase such transportation and its ancillary products, services and facilities in the currency of that territory or in freely usable or convertible currencies.
4. The designated airlines of each Party shall have the right to convert and transfer freely in any usable or convertible currency, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed earned by such airline in connection with the sale of air transportation and other ancillary products, services and facilities as well as interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for the conversion and remittance.
5. The designated airline of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchase of fuel, in the territory of the other Party in

local currency. At their discretion, the designated airline of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely usable or convertible currencies in accordance with the national regulations of the other Party.

6. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic rules and regulations consistent with the purposes of this Agreement. If one Party imposes restrictions on the transfer of local revenues in excess of sums locally disbursed by the designated airline of the other Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on designated airline of the first Party.

ARTICLE 16

APPROVAL OF SCHEDULES

1. The Aeronautical Authorities of each Party may require the designated airline of the other Party to file for their consideration and approval, at least thirty (30) days prior to the inauguration of the agreed services, flight schedules containing the information pertaining to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight timings at each point. Similar information shall also be provided at least thirty (30) days in advance for each International Air Transport Association (IATA) traffic season and also as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.
2. The designated airline of each Party shall also furnish any other information as may be required to satisfy the Aeronautical Authorities of the other Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

ARTICLE 17
PROVISION OF STATISTICS

1. The Aeronautical Authorities of each Party shall provide or cause its designated airline to provide to the Aeronautical Authorities of the other Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month, but not later than thirty (30) days following the month to which they relate.

2. The Aeronautical Authorities of each Party shall, on request, provide or cause its designated airline to provide to the Aeronautical Authorities of the other Party statistics relating to true origin and destination of traffic carried to and from the territory of that other Party.

ARTICLE 18
TARIFFS

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline 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 of one Party with the Aeronautical Authorities of the other Party. Filing by the designated airline of both Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness.

3. Notwithstanding the foregoing, each Party shall have the right to intervene so as to:

- (a) Prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
 - (b) Protect consumers from tariffs that are excessive or restrictive due to abuse of a dominant position; and
 - (c) Protect airlines from tariffs that are predatory or artificially low.
4. For the purposes set out in paragraph (3) of this Article, the Aeronautical Authorities of one Party may require the designated airline of the other Party to provide information relating to the establishment of the tariffs.
5. If one Party believes that the tariff charged by the designated airline of the other Party is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (3) of this Article, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. If the Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

ARTICLE 19

MULTILATERAL AGREEMENTS

1. In implementing this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention in-so-far as those provisions are applicable to international air services.
2. If, after entry into force of this Agreement, both Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, either Party may request consultations to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

**ARTICLE 20
CONSULTATIONS**

1. Either Party may, at any time, make a request in writing for consultations on the interpretation, application, implementation, compliance or amendment of this Agreement.
2. Unless otherwise agreed by the Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date on which the other Party receives the request.

**ARTICLE 21
TAXATION MATTER**

Notwithstanding the provisions of Article 12 (Exception from Custom Duties and Other Charges), this Agreement shall not apply to other matters of taxation in the territory of either Party. Such other matters shall be governed by the domestic law of each Party and the terms of any agreement relating to taxation concluded between the Parties.

**ARTICLE 22
SETTLEMENT OF DISPUTES**

1. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by formal consultations may be referred, by agreement of the Parties, to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

- (a) Within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
- (b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with clause (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. 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. In the event that either the President or the senior most qualified Vice President appoints the third arbitrator under this Paragraph, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.
3. Unless otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own rules of procedure. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.
4. Unless otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty five (45) days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within fifteen (15) days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. Either Party may make a request for clarification on the decision within fifteen (15) days after it has been rendered and the clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.
7. Each Party shall give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.
8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedure set out in clause (b) of paragraph (2) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 23 AMENDMENT

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.
2. Any amendment so agreed shall enter into force in accordance with the provisions of Article 26 (Entry into Force) of this Agreement.
3. Notwithstanding paragraph (2), the Parties may agree to give immediate effect to an amendment to the Annex to this Agreement.

ARTICLE 24 TERMINATION

1. Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party, through diplomatic channels, of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Party, unless the

notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

2. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 25 REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall, upon signature, be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 26 ENTRY INTO FORCE

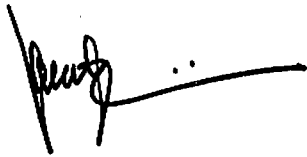
This Agreement shall enter into force on the day the last written notification is received by diplomatic notes confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement.

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

DONE in Jakarta on 17 January 2013 in two originals, in the Indonesian, Spanish and English languages, both being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF INDONESIA

FOR THE GOVERNMENT OF THE
ARGENTINE REPUBLIC



E.E. Mangindaan, SE
Minister for Transportation



Hector Marcos Timerman
Minister of Foreign Affairs and
Worship



Salinan naskah resmi
Certified true copy



Nomor : 0102/CTC/05/2019/52

Number

Sulaiman

NIP. 19651025 199103 10 17

Sekretaris Direktorat Jenderal Hukum dan Perjanjian Internasional
Kementerian Luar Negeri, Republik Indonesia
Secretary of Directorate General for Legal Affairs and International Treaties
Ministry of Foreign Affairs, Republic of Indonesia

Tanggal : 17 Mei 2019
Date

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

1. Schedule - I

Routes to be operated by the designated airline of the Republic of Indonesia in both directions:

Points of Departure	Intermediate points	Points of destination	Points Beyond
Points in Republic of Indonesia	Auckland, Sydney, any points in Europe	Buenos Aires and other point to be determined within the Argentine Republic	Any points

2. Schedule - II

Routes to be operated by the designated airline of the Argentine Republic in both directions:

Points of Departure	Intermediate points	Points of destination	Points Beyond
Points in Argentine Republic	Any points in Europe, Sydney, Auckland	Jakarta, Denpasar	Any points

3. The designated airline of each Party may on any or all flights omit calling at any of the behind, intermediate or beyond points, provided that the agreed services on these routes begin or end in the territory of the Party designating the airline.