



SALINAN

**PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 67 TAHUN 2022
TENTANG**

**PENGESAHAN PERSETUJUAN ANGKUTAN UDARA ANTARA
PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA DAN PEMERINTAH REPUBLIK
CEKO (*AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF INDONESIA AND THE GOVERNMENT OF THE
CZECH REPUBLIC*)**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam upaya meningkatkan dan memantapkan perekonomian nasional diperlukan tersedianya sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 - b. bahwa dalam rangka meningkatkan konektivitas di bidang angkutan udara kedua negara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Ceko telah menandatangani Persetujuan Angkutan Udara antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Ceko (*Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Czech Republic*) pada tanggal 20 Januari 2017 di Jakarta, Indonesia;
 - c. bahwa untuk melaksanakan Persetujuan sebagaimana dimaksud dalam huruf b, perlu mengesahkan Persetujuan Angkutan Udara antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Ceko (*Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Czech Republic*);

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 Ceko (*Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Czech 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 CEKO (*AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA AND THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC*).

Pasal 1. . .



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

Pasal 1

- (1) Mengesahkan Persetujuan Angkutan Udara antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Ceko (*Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Czech Republic*) yang telah ditandatangani pada tanggal 20 Januari 2017 di Jakarta, Indonesia.
- (2) Salinan naskah asli Persetujuan Angkutan Udara antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Ceko (*Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Czech Republic*) dalam bahasa Indonesia, bahasa Ceko, 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 27 April 2022
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

JOKO WIDODO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 27 April 2022

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

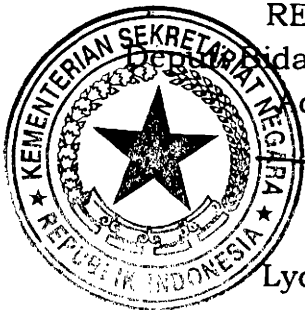
ttd.

YASONNA H. LAOLY

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2022 NOMOR 107

Salinan sesuai dengan aslinya
KEMENTERIAN SEKRETARIAT NEGARA
REPUBLIK INDONESIA

Departemen Bidang Perundang-undangan dan
Administrasi Hukum,



Lydia Silvanna Djaman



REPUBLIK INDONESIA

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

Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Ceko selanjutnya disebut dengan Para Pihak;

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

Bermaksud membuat suatu Persetujuan, dengan tujuan mengembangkan angkutan udara di antara dan di luar wilayah masing-masing.

Telah menyetujui hal-hal sebagai berikut:

Pasal 1

Definisi

Untuk maksud Persetujuan ini, kecuali ditentukan lain, pengertian:

- (a) istilah "Konvensi" adalah Konvensi tentang Penerbangan Sipil Internasional yang terbuka untuk ditandatangani di Chicago pada hari ketujuh Desember 1944, dan termasuk setiap lampiran yang telah diadopsi sesuai Pasal 90 dari Konvensi tersebut dan setiap perubahan dari lampiran-lampiran atau Konvensi sesuai Pasal 90 dan 94 dimana lampiran-lampiran dan perubahan-perubahannya diadopsi kedua belah Pihak;
- (b) istilah "Otoritas-Otoritas Penerbangan Sipil" adalah dalam hal Republik Indonesia, Kementerian Transportasi atau instansi lain yang diberi kuasa untuk melaksanakan

fungsi-fungsi oleh Otoritas Penerbangan dan dalam hal Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan dan setiap orang atau badan yang diberi kuasa untuk melaksanakan fungsi-fungsi;

- (c) istilah "perusahaan penerbangan yang ditunjuk" adalah perusahaan penerbangan yang ditunjuk secara tertulis oleh satu Pihak kepada Pihak lain dan telah diberi kewenangan berdasarkan Pasal 3 Persetujuan ini untuk mengoperasikan pelayanan yang telah disepakati pada rute tertentu sesuai dengan ayat (1) Pasal 2 dari Persetujuan ini;
- (d) istilah "wilayah" adalah, bagi Indonesia, berdasarkan hukumnya yang meliputi wilayah darat, termasuk perairan dalam, perairan kepulauan, laut teritorial; dan wilayah udara di bawah kedaulatan hukum dan zona perbatasan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen termasuk wilayah udara di atasnya dimana Republik Indonesia memiliki kontrol, hak-hak berdaulat sesuai dengan hukum internasional, termasuk Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai Hukum Laut yang ditandatangani di Montego Bay tanggal 10 Desember 1982; dan dalam hal Republik Indonesia mempunyai arti sebagaimana tercantum pada Pasal 2 Konvensi.
- (e) istilah "Angkutan Udara", "Angkutan Udara Internasional", "Perusahaan Penerbangan" dan "Berhenti untuk tujuan bukan angkutan" wajib memiliki pengertian yang sama sebagaimana tercantum pada Pasal 96 Konvensi.
- (f) istilah "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 pelayanan tersebut dikalikan dengan frekuensi pengoperasian pesawat udara tersebut dalam periode tertentu dan rute atau sebagian dari rute;
- (g) istilah "tarif" adalah setiap harga, bea atau biaya untuk pengangkutan penumpang (dan barangnya) dan/atau kargo tidak termasuk pos dalam angkutan udara internasional, yang dibebankan oleh perusahaan internasional, termasuk agen-agennya dan ketentuan-ketentuan yang mengatur ketersediaan harga, bea atau biaya tersebut;

- (h) istilah "angkutan udara" adalah angkutan umum dengan pesawat udara untuk penumpang, bagasi, kargo dan surat, secara terpisah atau dengan kombinasi, untuk remunerasi atau penyewaan;
- (i) istilah "persetujuan" adalah Persetujuan ini, lampiran-lampirannya dan setiap perubahan-perubahannya;
- (j) istilah "persetujuan pelayanan" adalah pelayanan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang (sebagaimana didefinisikan pada Pasal 2, ayat 1 Persetujuan ini);
- (k) istilah "rute tertentu" adalah rute-rute yang ditetapkan dalam Persetujuan ini;
- (l) istilah "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 untuk pesawat udara, kru, penumpang, bagasi dan kargo;
- (m) istilah "lalu lintas" adalah penumpang, bagasi, kargo dan surat;
- (n) istilah "lampiran" adalah lampiran persetujuan ini atau yang telah diubah sesuai dengan ketentuan Pasal 17 Persetujuan ini. Lampiran merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari Persetujuan ini dan semua referensi Persetujuan ini termasuk di dalam Lampiran kecuali secara eksplisit disetujui sebaliknya;
- (o) istilah "Traktat UE" adalah mengenai Traktat Uni Eropa dan Traktat mengenai Pelaksanaan Uni Eropa.

Pasal 2

Pemberian Hak

- (1) Masing-masing pihak memberikan izin kepada Pihak lain hak yang ditentukan dalam Persetujuan ini dengan tujuan untuk menetapkan dan mengoperasikan layanan angkutan udara internasional oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk (selanjutnya disebut dengan "angkutan udara yang disetujui") pada rute yang ditetapkan pada sektor tertentu di Lampiran (selanjutnya disebut dengan "rute yang ditentukan").

- (2) Berdasarkan pada ketentuan-ketentuan dari Persetujuan ini, perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak wajib mendapatkan, pada saat mengoperasikan angkutan udara yang disetujui pada rute yang ditentukan, hak-hak sebagai berikut:
 - (a) Hak untuk melintas wilayah udara Pihak lainnya tanpa mendarat;
 - (b) Hak untuk mendarat di wilayah negara Pihak lainnya untuk maksud bukan angkutan; dan
 - (c) Pada saat melaksanakan layanan yang disetujui pada rute yang ditentukan, perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak wajib mendapatkan hak untuk menaikkan dan menurunkan, di wilayah negara Pihak lain, penumpang internasional dan kargo, termasuk surat, secara terpisah maupun kombinasi.
- (3) Perusahaan penerbangan dari masing-masing Pihak, selain yang ditetapkan sesuai Pasal 3 dari Persetujuan ini, juga wajib mendapatkan hak-hak yang ditentukan dalam paragraf (2) (a) dan (b) Pasal ini.
- (4) Ketentuan-ketentuan pada Persetujuan ini sama sekali tidak dapat diartikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh salah satu Pihak untuk mendapatkan hak mengangkut di wilayah Pihak lainnya, penumpang, bagasi dan kargo termasuk surat dengan remunerasi atau disewa di wilayah Pihak lainnya, yang bertujuan di poin lain di wilayah tersebut.
- (5) Jika karena situasi tertentu dan tidak biasa, 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 pada rute tersebut yang diputuskan bersama oleh Para Pihak.
- (6) Perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh satu Pihak wajib mendapatkan hak untuk menggunakan jalur udara, bandar udara dan fasilitas lainnya yang disediakan oleh Pihak lain secara non-diskriminatif.

Pasal 3
Penunjukan dan Izin Operasi

- (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 mengubah 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 melaksanakan jenis pelayanan udara sesuai dengan Lampiran.
- (2) Otoritas penerbangan yang telah menerima pemberitahuan penunjukan, wajib tunduk pada ketentuan-ketentuan pada paragraf (3) dan (4) Pasal ini, mengizinkan tanpa menunda penunjukan perusahaan penerbangan Pihak lain kewenangan pengoperasian yang diperlukan.
- (3) Otoritas penerbangan dari satu Pihak dapat meminta perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain untuk membuktikan bahwa perusahaan penerbangan dimaksud memenuhi syarat yang ditetapkan sesuai dengan hukum dan aturan yang berlaku yang diterapkan untuk untuk pengoperasian angkutan udara internasional oleh otoritas sesuai dengan ketentuan Konvensi.
- (4) Pada saat menerima penunjukan dan permohonan dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk, dalam bentuk dan cara yang telah ditentukan untuk otorisasi penerbangan dan izin teknis, Pihak lain wajib memberikan otorisasi yang sesuai dan izin untuk:
 - (a) Dalam hal perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Republik Ceko:
 - (i) Perusahaan penerbangan didirikan di wilayah Republik Ceko di bawah Traktat Uni Eropa dan mempunyai izin operasi yang masih berlaku sesuai dengan hukum Uni Eropa;
 - (ii) Pengawasan peraturan secara efektif terhadap perusahaan penerbangan dilakukan dan dikelola oleh Negara Anggota UE yang bertanggung jawab menerbitkan Sertifikat Operasi Penerbangannya dan otoritas penerbangan yang relevan secara jelas disebutkan dalam penunjukannya; dan
 - (iii) Perusahaan penerbangan dimiliki, secara langsung atau melalui kepemilikan mayoritas dan dikontrol secara efektif oleh negara-negara anggota dan/atau warga negara dari negara anggota; dan

- (b) Dalam hal perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Republik Indonesia:
- (i) Perusahaan penerbangan didirikan di wilayah Republik Indonesia dan memiliki izin sesuai hukum yang berlaku di Indonesia, dan
 - (ii) Otoritas penerbangan sipil Indonesia memiliki dan mengelola secara efektif perusahaan penerbangan dimaksud; dan
 - (iii) Perusahaan penerbangan dimiliki, secara langsung atau melalui kepemilikan mayoritas dan dikontrol secara efektif oleh warga negara Indonesia.
- (5) Ketika sebuah perusahaan penerbangan telah ditunjuk dan diberikan wewenang sesuai dengan Pasal ini, maka perusahaan dimaksud dapat beroperasi secara keseluruhan maupun sebagian dari pelayanan angkutan udara yang ditentukan jika perusahaan penerbangan tersebut telah memenuhi ketentuan yang berlaku dalam Pesetujuan ini.

Pasal 4

Pencabutan dan Penundaan Izin Operasi

- (1) Masing-masing Pihak dapat mencabut, menanggukhan, membatasi atau memaksakan suatu kondisi terkait izin operasi atau izin teknis yang diberikan kepada airline yang ditunjuk oleh Pihak lain:
- (a) Dalam hal perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Republik Ceko:
- (i) Perusahaan penerbangan tidak didirikan di wilayah Republik Ceko di bawah Traktat UE atau tidak memiliki Izin Operasi yang sah sesuai dengan Hukum Uni Eropa; atau
 - (ii) Pengawasan pengaturan yang efektif atas perusahaan penerbangan tidak dilakukan atau dikelola oleh Negara Anggota UE yang bertanggung jawab untuk menerbitkan Sertifikat Operasi Udara, atau otoritas penerbangan tidak secara jelas diidentifikasi dalam penunjukannya; atau
 - (iii) Perusahaan penerbangan tidak dimiliki secara langsung atau memiliki Kepemilikan mayoritas, atau tidak dikontrol secara efektif oleh Negara Anggota UE dan/atau warga negara dari Negara-negara Anggota tersebut, dan/atau oleh Republik Islandia, Kepangeranan Liechtenstein, Kerajaan Norwegia dan Konfederasi Swiss dan/atau oleh warga negara dari negara-negara tersebut; atau
 - (iv) Perusahaan penerbangan telah diberikan kewenangan untuk beroperasi berdasarkan suatu persetujuan bilateral antara Indonesia dan Negara Anggota Uni Eropa lainnya serta Indonesia dapat menunjukkan bahwa dengan

melaksanakan hak angkut berdasarkan Persetujuan ini pada suatu rute yang mencakup titik di Negara Anggota UE lainnya, hal ini akan meniadakan pembatasan hak angkut yang diterapkan berdasarkan persetujuan lainnya; atau

- (v) Perusahaan penerbangan yang ditunjuk memegang suatu Sertifikasi Operasi Udara yang diterbitkan oleh suatu Negara Anggota Uni Eropa dan tidak terdapat persetujuan angkutan udara bilateral antara Indonesia dan Negara Anggota Uni Eropa dimaksud serta Negara Anggota Uni Eropa dimaksud telah menolak hak angkut bagi perusahaan penerbangan yang ditunjuk Indonesia.

(b) Dalam hal perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Republik Indonesia:

- (i) Tidak didirikan di wilayah Republik Indonesia atau tidak memiliki surat izin sesuai hukum yang berlaku di Republik Indonesia; atau
- (ii) Otoritas penerbangan Indonesia tidak memiliki atau tidak mempertahankan pengawasan yang efektif terhadap perusahaan penerbangan; atau
- (iii) Perusahaan penerbangan memiliki, secara langsung atau melalui kepemilikan mayoritas, atau tidak dikelola secara efektif oleh warga negara Republik Indonesia, atau

(c) Perusahaan penerbangan gagal untuk membuktikan kepada otoritas penerbangan Pihak Lain yang memberikan hak penunjukan kemampuan untuk memenuhi persyaratan sesuai hukum dan peraturan yang diterapkan oleh otoritas penerbangan tersebut sesuai dengan ketentuan pada Konvensi; atau

(d) Perusahaan penerbangan tidak mampu melaksanakan operasi sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam Persetujuan ini.

(2) Masing-masing Pihak yang melaksanakan hak sebagaimana pada ayat (1) Pasal ini wajib memberitahukan secara tertulis kepada Pihak lainnya sesegera mungkin alasan penolakan, penangguhan atau pembatasan izin operasi atau izin teknis dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk.

(3) Pasal ini tidak membatasi hak-hak dari salah satu Pihak untuk mencabut, menangguhkan atau, membatasi otorisasi operasi atau izin teknis perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain sesuai dengan ketentuan pada Pasal 6 Persetujuan ini.

- (4) Dalam melaksanakan hak-haknya berdasarkan ayat (1) Pasal ini, Republik Indonesia tidak akan menerapkan diskriminasi terhadap perusahaan penerbangan Uni Eropa atas dasar kebangsaan.

Pasal 5

Penerapan Hukum, Peraturan dan Prosedur

- (1) Pada saat masuk, berada di dalam, atau meninggalkan wilayah satu Pihak, hukum, peraturan dan prosedur yang berlaku di wilayah tersebut terkait dengan pengoperasian dan navigasi pesawat wajib dipenuhi oleh perusahaan penerbangan Pihak lain.
- (2) Hukum, peraturan dan prosedur yang berlaku di wilayah satu Pihak terkait dengan izin masuk, tinggal, transit atau berangkat dari wilayah penumpang, awak kabin, bagasi dan kargo, termasuk pos, sebagaimana hukum, peraturan dan prosedur terkait untuk masuk, keluar, keamanan penerbangan, keimigrasian, paspor, informasi penumpang, bea cukai, mata uang, karantina, kesehatan, tindakan kesehatan hewan dan sanitasi, wajib diberlakukan kepada penumpang, awak kabin, bagasi, kargo dan pos yang diangkut oleh pesawat dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain ketika memasuki atau meninggalkan atau ketika berada di wilayah Pihak tersebut.
- (3) Tidak satupun Pihak wajib memberikan preferensi kepada perusahaan penerbangannya sendiri atau lainnya melebihi perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain yang terlibat dalam pelayanan angkutan udara internasional yang sama dalam penerapan izin masuk, pengawasan, keamanan penerbangan, imigrasi, paspor, informasi penumpang, bea cukai dan karantina, surat dan ketentuan sejenis.

Pasal 6

Keamanan Penerbangan

- (1) Konsisten dengan hak dan kewajiban para Pihak menurut hukum internasional, para Pihak menegaskan kembali kewajiban mereka satu sama lain untuk saling melindungi keamanan penerbangan sipil terhadap tindakan-tindakan campur tangan yang melawan hukum dan hal tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Persetujuan ini.
- (2) Para Pihak wajib bertindak sesuai ketentuan-ketentuan dari persetujuan Konvensi tentang Tindakan Melawan Hukum dan Tindakan Tertentu Lainnya yang Terjadi di

Pesawat Terbang, yang ditandatangani di Tokyo pada tanggal 14 September 1963; Konvensi tentang Pencegahan terhadap Tindak Pidana Perampasan Pesawat Terbang, yang ditandatangani di Den Haag pada tanggal 16 Desember 1970; Konvensi tentang Pencegahan Tindak Pidana terhadap Keselamatan Penerbangan Sipil yang ditandatangani di Montreal pada tanggal 23 September 1971; Protokol tentang Pencegahan Tindak Kekerasan yang Melawan Hukum di Bandar Udara yang Melayani Penerbangan Internasional, yang ditandatangani di Montreal pada tanggal 24 Februari 1988 dan Konvensi Menandai Bahan Peledak Plastik untuk Tujuan Deteksi, yang ditandatangani di Montreal pada tanggal 1 Maret 1991 dan persetujuan lain mengenai penerbangan dimana Kedua Pihak menjadi anggotanya.

- (3) 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 kabin, bandar udara dan fasilitas navigasi dan berbagai ancaman lain terhadap keamanan penerbangan sipil.
- (4) Para Pihak wajib, dalam hubungan timbal balik, bertindak sesuai dengan ketentuan keamanan penerbangan yang dikeluarkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sebagaimana Lampiran-Lampiran dari Konvensi, sejauh ketentuan keamanan tersebut berlaku bagi Para Pihak; masing-masing Pihak harus mensyaratkan bahwa perusahaan penerbangan yang terdaftar atau operator penerbangan yang mempunyai kantor pusat atau izin tetap atau dalam hal Republik Indonesia, didirikan di bawah Traktat Uni Eropa di wilayahnya dan operator bandar udara di wilayahnya bertindak sesuai dengan ketentuan keamanan penerbangan. Masing-masing Pihak wajib memberitahukan kepada Pihak lain mengenai perbedaan antara peraturan nasional dan pelaksanaannya dengan standar keamanan penerbangan dalam Lampiran-lampiran. Masing-masing Pihak dapat mengajukan konsultasi dengan Pihak lain untuk membahas perbedaan-perbedaan tersebut.
- (5) Masing-masing Pihak sepakat bahwa perusahaan penerbangan wajib memenuhi ketentuan-ketentuan keamanan penerbangan untuk masuk, berangkat dari atau saat dalam wilayah Pihak lain, sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku di negara tersebut, termasuk, dalam hal Republik Indonesia, Hukum Uni Eropa.
- (6) Masing-masing Pihak wajib memastikan langkah-langkah efektif di wilayahnya untuk melindungi pesawat dan untuk memeriksa penumpang, awak kabin, barang kabin,

bagasi, kargo dan persediaan dalam pesawat sebelum, dan selama menaiki penumpang dan memasukan barang.

- (7) Masing-masing Pihak wajib memberikan pertimbangan simpatik untuk setiap permintaan Pihak lain guna pengambilan langkah keamanan untuk ancaman tertentu.
- (8) Apabila terjadi suatu 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 peristiwa atau ancaman tersebut.
- (9) 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.
- (10) Apabila salah satu Pihak memiliki dasar yang kuat untuk percaya bahwa Pihak lainnya tidak lagi mematuhi ketentuan-ketentuan keamanan penerbangan dalam pasal ini, Otoritas Penerbangan Pihak tersebut dapat segera meminta diadakan konsultasi dengan Otoritas Penerbangan Pihak lainnya. Konsultasi tersebut wajib dimulai dalam periode lima belas (15) hari sejak penerimaan permintaan dari Pihak lainnya. Tidak tercapainya kesepakatan dalam waktu (15) lima belas hari dari awal dilaksanakan konsultasi, atau periode yang disepakati oleh kedua Pihak, akan dijadikan dasar untuk mencabut, menunda, membatasi atau menerapkan persyaratan-persyaratan tertentu atas izin operasi dari perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain. Apabila diperlukan dalam keadaan darurat, atau untuk mencegah ketidaksesuaian dengan ketentuan-ketentuan dalam Pasal ini, Pihak pertama dapat kapan pun mengambil tindakan sementara. Tindakan apapun yang diambil sesuai dengan ayat ini wajib

dihentikan saat Pihak lainnya telah memenuhi ketentuan-ketentuan keamanan pada Pasal ini.

Pasal 7

Keselamatan Penerbangan

- (1) Sertifikat kelaikudaraan, sertifikat kompetensi dan lisensi yang diterbitkan atau dinyatakan berlaku, sesuai dengan peraturan dan prosedur dari satu Pihak, termasuk, dalam hal Republik Ceko, hukum Uni Eropa, dan tetap berlaku dan diakui sah oleh Pihak lain dengan tujuan untuk melaksanakan pelayanan yang disepakati, dengan syarat bahwa persyaratan dimana sertifikat dan lisensi tersebut dikeluarkan atau dinyatakan berlaku adalah setara dengan atau di atas standar minimal sebagaimana ditetapkan dalam Konvensi.
- (2) Apabila hak atau persyaratan lisensi (atau sertifikat sebagaimana ayat 1 di atas) diterbitkan oleh otoritas penerbangan satu Pihak kepada setiap orang atau perusahaan penerbangan yang ditunjuk atau terkait dengan pesawat yang digunakan dalam pelaksanaan pelayanan yang disepakati, wajib menyampaikan perbedaan dengan standar minimal yang ditetapkan dalam Konvensi dan perbedaan apa saja yang telah disampaikan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, Pihak lain dapat mengajukan konsultasi antar otoritas penerbangan dengan maksud untuk mengklarifikasi perbedaan tersebut.
- (3) Masing-masing Pihak mempunyai hak untuk menolak mengakui terkait dengan penerbangan di atas atau pendaratan di wilayah masing-masing, sertifikat kompetensi dan lisensi yang diberikan kepada warga negaranya atau terkait dengan pendaftaran pesawat udara oleh Pihak lain.
- (4) Masing-masing Pihak dapat meminta diadakannya konsultasi setiap saat mengenai standar-standar keselamatan yang diterapkan oleh Pihak lainnya berkaitan dengan fasilitasi, awak pesawat, pesawat terbang dan pelaksanaan penerbangan. Konsultasi tersebut akan dilaksanakan dalam waktu tiga puluh (30) hari setelah permintaan tersebut diajukan.
- (5) Jika dalam konsultasi tersebut, salah satu Pihak menemukan bahwa Pihak lainnya tidak secara efektif mempertahankan dan menerapkan standar keselamatan pada daerah

apapun yang setidaknya-tidaknya telah memenuhi standar minimum yang telah ditetapkan pada saat 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 4 Persetujuan ini.

- (6) Ayat (7) sampai (10) Pasal ini merupakan Tambahan dari ayat (4) sampai (5) Pasal ini dan merupakan kewajiban para Pihak sesuai dengan Pasal 33 Konvensi.
- (7) 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 (pada Pasal ini disebut pemeriksaan *ramp*), dengan ketentuan bahwa pemeriksaan tersebut tidak mengakibatkan penundaan.
- (8) 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-persyaratan pesawat terbang beroperasi tidak setara atau di atas standar minimum yang telah ditetapkan dalam Konvensi.
- (9) Dalam hal akses untuk tujuan pelaksanaan suatu inspeksi *ramp* suatu pesawat terbang yang dioperasikan oleh salah satu Pihak sesuai dengan Ayat 7 Pasal ini, ditolak oleh perwakilan perusahaan penerbangan tersebut, Pihak lainnya dapat secara bebas

menyimpulkan permasalahan serius sebagaimana dimaksud dalam Ayat 8 Pasal ini terjadi, dan menarik kesimpulan sesuai dengan ayat tersebut.

- (10) Masing-masing Pihak berhak untuk segera mencabut atau mengubah izin pengoperasian dari perusahaan penerbangan Pihak lainnya jika Pihak pertama menyimpulkan, baik dari hasil sebuah inspeksi *ramp*, serangkaian inspeksi *ramp*, penolakan akses untuk inspeksi *ramp*, konsultasi atau sebaliknya, yang mana tindakan segera sangat diperlukan untuk keselamatan operasi penerbangan perusahaan penerbangan tersebut.
- (11) Setiap tindakan oleh salah satu Pihak sesuai dengan Ayat 5 atau 10 Pasal ini wajib dihentikan jika dasar untuk pelaksanaan tindakan tersebut telah tiada.
- (12) Ketika Republik Ceko telah menunjuk perusahaan penerbangan dimana pengawasan mulai dilaksanakan dan ditegakkan oleh negara anggota Uni Eropa lainnya, sesuai dengan Pasal ini, hak Republik Indonesia wajib diterapkan secara setara terkait dengan adopsi, pelaksanaan atau pemeliharaan standar keselamatan yang dilaksanakan oleh negara anggota Uni Eropa lainnya termasuk pula izin operasi perusahaan penerbangan.

Pasal 8

Ketentuan-Ketentuan Bea Cukai, Bea Masuk dan Pajak-Pajak

- (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 diekspor 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 impor, 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 dimana 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 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 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. Perusahaan penerbangan wajib menyampaikan pinjaman dan transfer kepada otoritas bea cukai masing-masing.

- (6) Tidak satupun dalam Persetujuan ini wajib menghalangi Republik Ceko untuk memberlakukan, berdasarkan prinsip non-diskriminasi, pajak, cukai, bea, biaya atau pungutan pada bahan bakar yang dipasok di wilayahnya untuk digunakan oleh pesawat udara yang ditunjuk oleh Republik Indonesia yang beroperasi di antara suatu titik di wilayah Republik Ceko dan titik lain di wilayah Republik Ceko atau di wilayah negara anggota Uni Eropa lainnya.

Pasal 9

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 diperhitungkan pada perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak lain dengan persyaratan yang setidaknya sama dengan persyaratan bagi perusahaan penerbangan lainnya pada waktu pungutan diperhitungkan.
- (2) Pungutan bagi pengguna jasa yang dikenakan kepada perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari Pihak lain, dapat mencerminkan tetapi tidak boleh melebihi biaya keseluruhan kepada otoritas yang berwenang melakukan pungutan dalam menyediakan bandar udara, lingkungan penerbangan, navigasi udara dan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan di bandar udara atau di dalam sistem bandar udara. Biaya keseluruhan dapat termasuk hasil wajar pada aset setelah depresiasi. Fasilitas dan pelayanan dimana pungutan dikenakan, wajib disediakan secara efisien dan ekonomis.
- (3) Masing-masing Pihak wajib mendorong dilakukannya konsultasi antara otoritas yang berwenang melakukan pungutan di wilayahnya dengan perusahaan penerbangan yang ditunjuk yang menikmati pelayanan dan menggunakan fasilitas. Masing-masing Pihak wajib mendorong otoritas yang berwenang melakukan 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 melakukan pungutan untuk memberitahukan terlebih dahulu dalam waktu yang layak mengenai 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, 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 10 **Transit Langsung**

Penumpang, bagasi dan kargo dalam transit langsung melewati wilayah satu Pihak, tidak meninggalkan wilayah bandar udara yang telah ditentukan untuk tujuan tersebut wajib, kecuali terkait dengan ketentuan-ketentuan keamanan sesuai dengan Pasal 6 Persetujuan ini dan pencegahan perdagangan narkoba dan zat psikotropika, hanya mendapatkan pengawasan minimal. Bagasi dan kargo ketika sedang transit langsung wajib dibebaskan dari bea cukai dan pajak lainnya.

Pasal 11 **Tarif**

- (1) Tarif terkait pelayanan yang disepakati, yang dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh kedua Pihak wajib ditentukan oleh masing-masing perusahaan penerbangan yang ditunjuk berdasarkan pertimbangan komersial pada pasar dalam tingkat yang wajar dengan memperhatikan seluruh faktor terkait, termasuk biaya operasi dan keuntungan yang wajar.
- (2) Tarif yang ditentukan dalam ayat (1) dapat dipersyaratkan 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 usulan tanggal pemberlakuan.
- (3) Tanpa mengesampingkan hal-hal terdahulu, masing-masing Pihak wajib mendapatkan hak untuk campur tangan dalam rangka:

- a. mencegah tarif yang penerapannya dipersamakan sebagai tindakan anti-persaingan yang telah atau akan atau dimaksudkan untuk memiliki pengaruh melumpuhkan pesaing atau mengeluarkan pesaing dari sebuah rute;
 - 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 dalam Ayat (3) Pasal ini, otoritas penerbangan sipil satu Pihak dapat meminta perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya untuk menyediakan informasi mengenai penetapan tarif, dengan cara dan format yang ditentukan oleh otoritas tersebut.
- (5) Jika satu Pihak menganggap bahwa tarif yang dikenakan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya tidak konsisten dengan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam Ayat (3) Pasal ini, wajib segera memberitahukan Pihak lainnya mengenai alasan ketidakpuasan dan permintaan konsultasi yang akan diadakan tidak lebih dari tiga puluh (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 pemberlakuan persetujuan tersebut. Jika tidak terdapat kesepakatan, tarif yang telah berlaku sebelumnya akan berlaku kembali.

Pasal 12

Kapasitas

- (1) Perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak wajib mendapatkan kesempatan yang sama dan adil untuk melaksanakan operasi layanan yang disepakati sebagaimana dalam Lampiran Persetujuan ini.
- (2) Dalam melaksanakan layanan yang disepakati, perusahaan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak wajib memperhatikan kepentingan-kepentingan perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lainnya sedemikian rupa sehingga tidak mempengaruhi pelayanan penerbangan dari perusahaan penerbangan Pihak lain, baik keseluruhan atau sebagian dari rute-rute yang sama.

- (3) Kapasitas yang akan dilaksanakan wajib telah disepakati oleh otoritas penerbangan kedua Pihak sebelum layanan angkutan udara dilaksanakan dan ditinjau kembali ketika diperlukan berdasarkan persyaratan lalu lintas angkutan udara dan kapasitas angkut pada rute-rute tertentu.
- (4) Penyediaan layanan yang disepakati 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 kapasitas angkut yang wajar, kapasitas yang memadai untuk memenuhi kebutuhan saat ini dan antisipasi permintaan angkutan penumpang, kargo, 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 oleh masing-masing Pihak wajib tunduk pada Persetujuan antara otoritas penerbangan kedua Pihak. Sambil menunggu kesepakatan atas 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 di antara tempat-tempat di wilayah Pihak lain dan tempat-tempat di wilayah negara ketiga pada rute-rute tertentu wajib dilaksanakan berdasarkan prinsip-prinsip umum dengan ketentuan bahwa kapasitas akan disesuaikan dengan:
 - (a) persyaratan lalu lintas ke dan dari 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 perusahaan penerbangan negara-negara yang masuk di dalam wilayah tersebut; dan
 - (c) persyaratan-persyaratan untuk pelaksanaan perusahaan penerbangan.

Pasal 13

Jadwal

- (1) Perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh satu Pihak wajib menyerahkan jadwal kepada otoritas penerbangan dari Pihak lain untuk persetujuan tidak kurang tiga puluh (30) hari sebelum layanan angkutan udara, menentukan frekuensi, tipe pesawat, waktu,

konfigurasi dan jumlah tempat duduk yang disediakan untuk umum dan masa berlaku jadwal. Prosedur yang sama wajib diterapkan untuk modifikasi apapun.

- (2) Apabila perusahaan penerbangan yang ditunjuk bermaksud untuk melaksanakan penerbangan tambahan selain dari yang tercantum dalam jadwal, perusahaan penerbangan tersebut wajib meminta izin dari otoritas penerbangan dari Pihak lain. Permintaan tersebut wajib disampaikan paling lambat dua (2) hari kerja sebelum pelaksanaan pekerjaan tersebut.

Pasal 14

Peluang Melakukan Usaha

- (1) Tunduk pada hukum dan peraturan yang berlaku di wilayah masing-masing, perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak harus memiliki hak-hak berikut di wilayah lain:
 - (a) hak untuk membuka kantor-kantor, termasuk kantor luar jaringan untuk kegiatan promosi, penjualan dan manajemen angkutan udara;
 - (b) hak untuk melakukan penjualan dan pemasaran pelayanan udara kepada setiap orang secara langsung dan, sesuai dengan diskresinya, melalui agen atau perantara dengan menggunakan dokumen transportasinya sendiri; dan
 - (c) hak untuk menggunakan jasa atau personel dari organisasi, perusahaan, atau perusahaan penerbangan yang beroperasi di wilayah Pihak lainnya.
- (2) Sesuai dengan hukum dan peraturan terkait dengan masuk, bertempat tinggal dan bekerja, di Pihak lainnya, perusahaan penerbangan masing-masing 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) Tunduk pada hukum dan peraturan yang berlaku di wilayah masing-masing, perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak harus memiliki hak untuk menjual jasa angkutan udara, dan setiap orang berhak untuk membeli jasa transportasi tersebut, dalam mata uang lokal atau mata uang lain yang dapat dipertukarkan. Masing-masing

Pihak wajib memperolehkan perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Pihak lain untuk menukarkan dana mereka dalam mata uang apapun dan untuk mentransfer dari wilayah Pihak lain. Tunduk pada hukum dan peraturan nasional dari Pihak lain, penukaran dan transfer dana yang diperoleh dalam kegiatan operasi mereka wajib diizinkan di tingkat pasar valuta asing untuk pembayaran yang berlaku pada saat pengajuan permintaan untuk konversi atau pengalihan dan tidak dikenakan biaya apapun kecuali biaya layanan normal 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, perusahaan penerbangan para Pihak harus mendapatkan kesempatan untuk mengakses bandar udara, termasuk fasilitas dan slot-slot, pada wilayah Pihak lainnya secara non-diskriminatif.

Pasal 15

Ketentuan tentang Informasi

Otoritas Penerbangan Sipil masing-masing Pihak wajib menyediakan kepada Otoritas Penerbangan Sipil Pihak lain, berdasarkan permintaan, laporan periodik dari statistik atau informasi yang serupa lainnya yang terkait dengan lalu lintas angkutan udara yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk pada rute-rute dalam Persetujuan sebagaimana mungkin diperlukan untuk tujuan meninjau pengoperasian layanan yang disepakati. Persyaratan tersebut harus diterapkan secara non-diskriminatif.

Pasal 16

Konsultasi

- (1) Otoritas penerbangan sipil dari masing-masing Pihak wajib berkomunikasi, baik melalui diskusi maupun korespondensi, untuk memastikan kerjasama yang erat dalam hal-hal yang mempengaruhi pelaksanaan Persetujuan ini.

- (2) Salah satu Pihak dapat setiap saat mengajukan permohonan untuk melakukan konsultasi dalam hal apapun terkait dengan Persetujuan ini. Konsultasi tersebut wajib dimulai tidak lebih dari enam puluh (60) hari sejak salah satu Pihak menerima permintaan dari Pihak lain, kecuali disetujui lain oleh para Pihak.

Pasal 17 **Amandemen**

- (1) Persetujuan ini dapat diamandemen atau direvisi berdasarkan persetujuan tertulis oleh para Pihak.
- (2) Setiap perubahan yang disetujui wajib mulai berlaku pada hari keenam puluh (60) setelah penerimaan pemberitahuan melalui nota diplomatik yang menyatakan bahwa para Pihak telah memenuhi persyaratan-persyaratan hukum yang berlaku untuk mulai berlakunya perubahan ini.
- (3) Jika Konvensi multilateral terkait dengan angkutan udara mulai berlaku untuk kedua Pihak, Persetujuan ini wajib diubah untuk penyesuaian ketentuan Konvensi tersebut.

Pasal 18 **Penyelesaian Sengketa**

- (1) Dalam hal timbul sengketa mengenai penafsiran atau pelaksanaan dari Persetujuan ini, maka otoritas penerbangan sipil masing-masing Pihak wajib terlebih dahulu berupaya menyelesaikannya melalui perundingan. Apabila otoritas penerbangan sipil masing-masing Pihak gagal mencapai kesepakatan, sengketa wajib diselesaikan melalui negosiasi antara kedua Pihak.
- (2) Setiap sengketa antara para Pihak mengenai penafsiran atau pelaksanaan Persetujuan ini, dengan pengecualian mengenai pelaksanaan hukum nasional, wajib diselesaikan melalui konsultasi atau negosiasi. Apabila masing-masing Pihak gagal mencapai kesepakatan melalui konsultasi atau negosiasi, sengketa dapat, atas permintaan salah satu Pihak, diserahkan ke pengadilan arbitrase.
- (3) Dalam waktu tiga puluh (30) hari setelah diterimanya permintaan untuk arbitrase, dari salah satu Pihak melalui nota diplomatik yang meminta pengadilan arbitrase, wajib

menunjuk satu arbiter. Dalam waktu enam puluh (60) hari setelah kedua arbiter tersebut ditunjuk, mereka wajib menyepakati menunjuk Presiden yang berasal dari negara ketiga. Jika dalam waktu enam puluh (60) hari setelah salah satu Pihak menominasikannya atau jika dalam waktu enam puluh (60) hari setelah pencalonan arbiter kedua, kedua arbiter belum menyetujui penunjukan presiden, salah satu Pihak dapat meminta Presiden Dewan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk menunjuk seorang arbiter atau arbiter-arbiter jika dibutuhkan. Jika Presiden Dewan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mempunyai kebangsaan yang sama dengan salah satu Pihak, Wakil Presiden yang paling senior yang tidak didiskualifikasi atas dasar tersebut wajib melakukan penunjukan.

- (4) Kecuali ditentukan lain oleh para Pihak atau oleh pengadilan tribunal, masing-masing Pihak akan mengajukan memorandum dalam waktu tiga puluh hari (30) 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.
- (5) Pengadilan arbitrase wajib menyampaikan keputusan tertulis dalam waktu tiga puluh (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 lima belas (15) hari sejak keputusan telah ditetapkan dan klarifikasi wajib dijawab dalam waktu lima belas (15) hari sejak permintaan diterima. Keputusan pengadilan arbitrase bersifat final dan mengikat kepada para Pihak yang bersengketa.
- (7) Keputusan pengadilan tribunal wajib bersifat final dan mengikat kepada kedua belah Pihak yang bersengketa.
- (8) Masing-masing Pihak wajib menanggung biaya arbitrator masing-masing dan perwakilannya; biaya Presiden dan biaya lainnya wajib ditanggung bersama kedua Pihak. Biaya arbitrase dalam Pasal ini wajib dibagi rata oleh para Pihak.
- (9) Jika dan sepanjang salah satu Pihak gagal untuk mematuhi keputusan dari ayat (7) Pasal ini, Pihak lain dapat membatasi, menunda atau membatalkan hak yang telah diberikan olehnya berdasarkan Persetujuan kepada Pihak yang bersangkutan.

Pasal 19
Pendaftaran

Persetujuan dan Perubahan Persetujuan ini wajib didaftarkan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.

Pasal 20
Pengakhiran Persetujuan

Setiap Pihak dapat setiap saat memberitahukan secara tertulis melalui jalur diplomatik kepada Pihak lainnya tentang keputusannya untuk mengakhiri Persetujuan ini. Pemberitahuan tersebut secara bersamaan harus dikirimkan pula kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Dalam hal Persetujuan ini akan berakhir pada akhir periode jadwal dalam dua belas (12) bulan sejak tanggal pemberitahuan penerimaan kepada Pihak lain, kecuali pemberitahuan tersebut ditarik dengan persetujuan Pihak lain sebelum batas akhir jadwal tersebut. Apabila Pihak lain tidak memberikan pemberitahuan penerimaan tersebut, pemberitahuan tersebut harus dianggap telah diterima empat belas (14) hari setelah Organisasi Penerbangan Sipil Internasional menerima pemberitahuan tersebut.

Pasal 21
Mulai Berlaku

Persetujuan ini akan mulai berlaku pada hari keenam puluh (60) setelah pengiriman pemberitahuan tertulis terakhir dengan nota diplomatik yang menyatakan bahwa setiap Pihak telah memenuhi semua persyaratan hukum yang diperlukan untuk berlakunya Persetujuan ini.

Persetujuan ini akan menggantikan persetujuan internasional antara Republik Indonesia dan Republik Ceko pada hari berlakunya Persetujuan ini:

- Persetujuan Hubungan Udara antara Pemerintah Republik Sosialis Cekoslowakia dengan Pemerintah Republik Indonesia, ditandatangani 10 Mei 1972; dan
- Persetujuan antara Pemerintah Republik Sosialis Cekoslowakia dengan Pemerintah Republik Indonesia dan perubahan Lampiran Persetujuan Hubungan Udara antara Pemerintah Republik Sosialis Cekoslowakia dan Pemerintah Republik Indonesia, (ditandatangani 10 Mei 1972), yang disetujui dengan pertukaran nota diplomatik pada 26 November 1985 dan 18 Januari 1986 (Jakarta).

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

Dibuat dalam rangkap dua di *Jakarta* , *20 Januari 2017* , dalam Bahasa Indonesia, Bahasa Ceko dan Bahasa Inggris, seluruh naskah memiliki kekuatan hukum yang sama. Dalam hal terjadi perbedaan penafsiran, naskah dalam bahasa Inggris wajib berlaku.

**Untuk Pemerintah
Republik Indonesia**



Budi Karya Sumadi
Menteri Perhubungan

**Untuk Pemerintah
Republik Ceko**



Ivan Hotek
Duta Besar

LAMPIRAN

Seksi 1

Rute yang akan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Republik Indonesia:

Titik-titik di Republik Ceko	Titik-titik Persinggahan	Titik-titik di Republik Indonesia	Titik-titik selanjutnya
Semua Titik	Semua titik	Praha dan satu titik yang ditentukan kemudian	Semua titik

Seksi 2

Rute yang akan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Republik Ceko:

Titik-titik di Republik Indonesia	Titik-titik Persinggahan	Titik-titik di Republik Ceko	Titik-titik selanjutnya
Jakarta dan satu titik yang ditentukan kemudian	Semua titik	Semua Titik	Semua titik

Catatan:

1. Perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak dapat, pada salah satu atau semua penerbangan tidak melayani di salah satu tempat di atas, dengan syarat pelayanan yang disepakati tersebut dimulai dan berakhir di wilayah Pihak tersebut.
2. Hak angkut yang dapat dilakukan oleh perusahaan penerbangan yang ditunjuk di tempat-tempat persinggahan pada rute tersebut di atas harus disepakati antara otoritas penerbangan atas permintaan dari otoritas penerbangan satu Pihak.

3. Antara tempat di wilayah Pihak lain, perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh masing-masing Pihak, hanya dapat melakukan hak untuk mendarat tanpa membawa penumpang.
4. Referensi dalam Persetujuan ini dengan warga negara dari Republik Ceko harus dipahami dan mengacu kepada warga negara dari negara-negara anggota Uni Eropa. Referensi dalam Persetujuan ini untuk perusahaan penerbangan dari Republik Ceko harus dipahami dan mengacu pada perusahaan penerbangan yang ditunjuk oleh Republik Ceko.



REPUBLIK INDONESIA

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
AND
THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC**

The Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Czech Republic hereinafter referred to as Contracting Parties;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944; and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of developing air services between and beyond their respective territories.

Have agreed as follows:

**Article 1
Definitions**

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

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 insofar as such Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport or any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said aeronautical authorities and in the case of the Republic of Indonesia, The Minister for Transportation and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;

- (c) the term "designated airline" means each airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the agreed services on the specified routes in conformity with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement;
- (d) The term "territory" means, for Indonesia, as defined in its laws, the land, internal waters, archipelagic waters, territorial seas and the airspace under its sovereignty and the contiguous zones, exclusive economic zones and continental shelves as well as the airspace above them over which the Republic of Indonesia has control, sovereign rights or jurisdiction in accordance with international law, including United Nations Convention on the Law of the Sea done at Montego Bay at 10 December 1982; and in the case of the Czech Republic has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) 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;
- (g) the term "tariff" means any fare, rate or charges for the carriage passengers (and their baggage) and/or cargo excluding mail in international air transportation, charged by airline, including their agents and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- (h) the term "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (i) the term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;
- (j) the term "agreed services" means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 2 paragraph (1) of this Agreement;
- (k) the term "specified routes" means the routes established in this Agreement;
- (l) the term "user charges" means a charge imposed on airline 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;
- (m) the term "traffic" means, passengers, baggage, cargo and mail;
- (n) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this

Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise;

- (o) the term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

Article 2

Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating international air services by the designated airline (hereinafter called "agreed services") over the routes specified in the appropriate section of the Annex (hereinafter called "specified routes").
- (2) Subject to the provisions of this Agreement the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:
- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
and
 - (c) while operating the agreed services at the specified routes, the airline designated by each Contracting Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Contracting Party, international traffic of passengers and cargo including mail, separately or in combination.
- (3) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (2) (a) and (b) of this Article.
- (4) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.
- (5) If because of special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best effort to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.
- (6) The designated airline of one Contracting Party shall have the right to use airways, airports and other facilities provided by the other Contracting Party on a non-discriminatory basis.

Article 3

Designation and Operating Authorization

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on specified routes and to withdraw or alter such. Such designation shall be made in writing and transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air services specified in the Annex.
- (2) The aeronautical authorities, which have received the notification of designation, shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
- (4) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions provides:
 - (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic:
 - (i) the airline is established in the territory of the Republic of Indonesia under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authorities are clearly identified in the designation; and
 - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by European Union Member States and/or by nationals of such Member States', and/or by the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway and the Swiss Confederation and/or by nationals of such other states; and
 - (b) in the case of an airline designated by the Republic of Indonesia:
 - (i) the airline is established in the territory of the Republic of Indonesia and is licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Indonesia; and

- (ii) the Indonesian aeronautical authority has and maintains effective regulatory control of the airline; and
 - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by nationals of the Republic of Indonesia.
- (5) When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation and Suspension of Operating Authorization

- (1) Either Contracting Party may revoke, suspend, limit or impose necessary conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party, where:
- (a) in the case of an airline designated by the Czech Republic:
 - (i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authorities are not clearly identified in the designation; or
 - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the European Union Member States and/or by nationals of such Member States, and/or by the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway and the Swiss Confederation and/or by nationals of such other states; or
 - (iv) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Indonesia and another European Union Member State and the Republic of Indonesia can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or
 - (v) the airline designated holds an Air Operator's Certificate issued by an European Union Member State and there is no bilateral air service agreement between the Republic of Indonesia and that European Union Member State,

and that European Union Member State has denied traffic rights to an airline designated by the Republic of Indonesia;

- (b) in the case of an airline designated by the Republic of Indonesia:
 - (i) the airline is not established in the territory of the Republic of Indonesia or is not licensed in accordance with the applicable law of the Republic of Indonesia; or
 - (ii) the Indonesian aeronautical authority does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or
 - (iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by nationals of the Republic of Indonesia; or
 - (c) an airline fails to prove before the aeronautical authorities of that Contracting Party granting those rights an ability to fulfil the conditions under the laws and regulations applied by these authorities in conformity with the provisions of the Convention; or
 - (d) an airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed by this Agreement.
- (2) Either Contracting Party that exercises the rights under paragraph (1) of this Article shall notify in writing the other Contracting Party as soon as possible of the reasons for the refusal, suspension or limitation of the operating authorisations or technical permission of an airline designated by it.
- (3) This Article does not limit the rights of either Contracting Party to revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.
- (4) In exercising its right under paragraph (1) of this Article, the Republic of Indonesia shall not discriminate between European Union airlines on the grounds of nationality.

Article 5

Application of Laws, Regulations and Procedures

- (1) While entering, being within or leaving the territory of one Contracting Party, laws, regulations and procedures in force in its territory relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied by the other Contracting Party's airlines.
- (2) The laws, regulations and procedures in force in the territory of one Contracting Party relating to admission to, stay in, transit through, or departure from its territory of passengers, crews, baggage and cargo including mail, such as laws, regulations and procedures relating to entry, exit, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs, currency, quarantine, health, veterinary or sanitary

measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.

- (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.

Article 6

Aviation Security

- (1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
- (2) The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other convention on aviation to which both Contracting Parties become members.
- (3) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- (4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registries or operators of aircraft who have their principal place of business, permanent residence or, in the case of the Czech Republic, who are established under the EU Treaties in their territories and the operators of airports in their territories act in conformity with such aviation provisions. Each Contracting Party shall advise the other Contracting

Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Contracting Party may request consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

- (5) Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the laws and regulations in force in that country, including, in the case of the Czech Republic, European Union law.
- (6) Each Contracting Party shall secure 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.
- (7) Each Contracting Party shall give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable security measures to meet a particular threat.
- (8) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- (9) Each Contracting 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 Contracting 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 Contracting 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.
- (10) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting 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 Contracting Parties, shall constitute grounds for revoking, suspending, limiting or imposing necessary conditions on the operating authorizations of the airline designated by other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time. Any action taken in

accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 7
Aviation Safety

- (1) Certificates of airworthiness, certificate of competency and licences issued, or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party, including, in the case of the Czech Republic, European Union law, and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting 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 licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting 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 Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.
- (3) Each Contracting 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 licenses granted to its own nationals or in relation to its registered aircraft by the other Contracting Party.
- (4) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting 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.
- (5) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting 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 4 of this Agreement.

- (6) Paragraphs (7) to (10) of this Article supplement paragraphs (4) to (5) of this Article and the obligations of the Contracting Parties under Article 33 of the Convention.
- (7) 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 of one Contracting Party, on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting 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.
- (8) 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 Contracting 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 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.
- (9) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or, on behalf of an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (7) of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (8) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
- (10) Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- (11) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (5) or (10) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

(12) Where the Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the Republic of Indonesia under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 8

Customs Provisions, Duties and Taxes

- (1) Aircraft operated in international air transportation by the designated airline of each Contracting 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 a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to an designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting 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 Contracting 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 designated airline of a Contracting Party in the territory of the other Contracting 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 designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. Aircraft stores intended for use on the designated airline 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 Contracting Party.

- (5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided such other airlines similarly enjoy such relief from the other Contracting Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to respective customs authorities.
- (6) Nothing in this Agreement shall prevent the Czech Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Indonesia that operates between a point in the territory of the Czech Republic and another point in the territory of the Czech Republic or in the territory of another European Union Member State.

Article 9 **User Charges**

- (1) User charges that may be imposed by the competent charging authorities of each Contracting Party on the designated airline of the other Contracting 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 Contracting Party on terms not less favorable than the terms available to any other airlines at the time the charges are assessed.
- (2) User charges imposed on the designated airline of the other Contracting 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 Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and the designated airline using the services and facilities. Each Contracting 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 Contracting 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 Contracting party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 18, to be in breach of a provision of this Article, if:

- (i) it has undertaken a review of the charges or practice that is the subject of complaint by the other Contracting 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 10 **Direct Transit**

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, except in respect of security provisions referred to in Article 6 of this Agreement and prevention of trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances, to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article 11 **Tariffs**

(1) The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airlines of both Contracting Parties shall be established by each designated airline based upon its commercial consideration in the market place at reasonable levels, due regards being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit.

(2) The tariffs established under paragraph (1) of this Article may be required to be filed by the designated airline of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Filing by the designated airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness.

- (3) Notwithstanding the foregoing, each Contracting 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 Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting to provide information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format prescribed by such authorities.
- (5) If one Contracting Party believes that the tariff charged by the designated airline of the other Contracting Party is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (3) of this Article, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held no later than thirty (30) days after receipt of the request. If the Contracting Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting 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 12

Capacity

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.
- (2) In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.
- (3) The capacity to be operated shall be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties before the services are inaugurated and reviewed when necessary based on traffic requirements and load factor on the specified routes.
- (4) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable

load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo, and mail, originating from the territory of either Contracting Party and destined for the territory of the other Contracting Party.

- (5) Any increase in capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airline of each Contracting Party shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Pending such agreement of settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.
- (6) The right of the designated airlines of either Contracting Party to carry traffic between points in the territory of the other Contracting 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) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
 - (c) the requirements of through airline operation.

Article 13 **Timetables**

- (1) An airline designated by one Contracting Party shall file to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity. The same procedure shall apply to any modification thereof.
- (2) If the designated airline wishes to operate supplementary flights besides those covered in the timetables, it shall request permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working days before operating such flights.

Article 14
Commercial Opportunities

- (1) Subject to the laws and regulations in force in the respective territory, the designated airline of each Contracting Party shall have the following rights in the territory of the other Contracting 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 Contracting Party.
- (2) In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence, and employment of the other Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to bring in and to maintain in the territory of the other Contracting 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 Contracting 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) Subject to the laws and regulations in force in the respective territory, the designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in local or freely convertible currencies. Each Contracting Party shall permit the designated airline of the other Contracting Party to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws and regulations of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operation shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments applicable at the time of submission of the request for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.
- (4) The designated airline of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel in the territory of the other Contracting

Party in local currency or, provided these accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

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

Article 15

Provision of Information

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic statements of statistics or other similar information related to traffic carried by the designated airline on the routes specified in this Agreement as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of agreed services. Such requirements shall be applied on a non-discriminatory basis.

Article 16

Consultations

- (1) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall have communication, which may be through discussion or by correspondence, to ensure close co-operation in all matters affecting the implementation of this Agreement.
- (2) Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the delivery of the request to the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17

Amendments

- (1) This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.
- (2) Any such amendment shall enter into force on the the sixtieth (60) day after delivery of the last notification by diplomatic notes confirming that the Contracting 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 Contracting Parties, this Agreement shall be amended to conform to the provisions of that convention.

Article 18
Settlement of Disputes

- (1) In case of dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation. If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled by negotiations between the Contracting Parties.
- (2) Any dispute between the Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, with the exception of any dispute concerning the application of national competition laws, shall be settled by consultations or negotiations. If the Contracting Parties fail to reach a settlement through consultations or negotiations, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration.
- (3) Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) 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 sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- (4) Except as otherwise determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting 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 Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

- (5) 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.
- (6) The Contracting 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.
- (7) The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.
- (8) Each Contracting Party shall bear the cost of its own arbitrator as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the president and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Contracting Parties.
- (9) If and for so long as either Contracting Party fails to comply with an award under paragraph 7 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 19 Registration

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20 Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of the delivery of the notice to the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn with a consent of the other Contracting Party before the expiry of this period. In absence of acknowledgement of delivery to the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been delivered fourteen (14) days after the date of the delivery of the notice to the International Civil Aviation Organization.

Article 21
Entry into force

This Agreement shall enter into force on the sixtieth (60) day after delivery of the last written notification by diplomatic notes confirming that each Contracting Party has fulfilled all necessary legal requirements for entry into force of this Agreement.

This Agreement shall supersede following international agreements in relations between the Czech Republic and the Republic of Indonesia with effect on the day of entry into force of this Agreement:

- the Air Transport Agreement between the Government of the Czechoslovak Socialist Republic and the Government of the Republic of Indonesia, signed on 10 May 1972; and
- the Agreement between the Government of the Czechoslovak Socialist Republic and the Government of the Republic of Indonesia on amendments to the Annex of the Air Transport Agreement between the Government of the Czechoslovak Socialist Republic and the Government of the Republic of Indonesia (signed on 10 May 1972), as agreed by diplomatic notes on 26 November 1985 and 18 January 1986 (Jakarta).

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

DONE in duplicate in *Jakarta*, this *twentieth* day of *January*, *2017*, in the Indonesian, Czech and English languages, all texts being equally authentic. In the case of divergence in interpretation, the English text shall prevail.

**For the Government
of the Republic of Indonesia**



Budi Karya Sumadi
Minister of Transportation

**For the Government
of the Czech Republic**



Ivan Hotěk
Ambassador

Annex

Section I

Routes to be operated by the airlines designated by the Czech Republic:

Points in the Czech Republic	Intermediate Points	Points in the Republic of Indonesia	Beyond Points
Any points	Any points	Jakarta and one point to be nominated later	Any points

Section II

Routes to be operated by the airlines designated by the Republic of Indonesia:

Points in the Republic of Indonesia	Intermediate Points	Points in the Czech Republic	Beyond Points
Any points	Any points	Prague and one point to be nominated later	Any points

Notes:

- 1. The designated airline of each Contracting Party may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route commence or terminate in the territory of that Contracting Party.*
- 2. The traffic rights which may be exercised by the designated airline at intermediate and beyond points on the above routes shall be jointly determined by agreement*

between the aeronautical authorities upon request of the aeronautical authorities of one Contracting Party.

- 3. Between points in the territory of the other Contracting Party, the designated airline of each Contracting Party may only exercise own stopover rights.*
- 4. References in this Agreement to nationals of the Czech Republic shall be understood as referring to nationals of European Union Member States. References in this Agreement to airlines of the Czech Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Czech Republic.*

Salinan naskah resmi
Certified true copy

Nomor : 0079/CTC/07/2020/52
Number



Purnomo A. Chandra
NIP. 19670223 199103 1 001

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

Tanggal : 04 Agustus 2020
Date



REPUBLIK INDONESIA

**DOHODA
mezi
vládou Indonéské republiky
a
vládou České republiky
O LETECKÉ DOPRAVĚ**

Vláda Indonéské republiky a vláda České republiky, dále uváděné jako „smluvní strany“,

jsouce stranami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, otevřené k podpisu v Chicagu dne sedmého prosince 1944, a

vedeny přáním sjednat dohodu za účelem rozvíjení leteckých dopravních služeb mezi a za územími svých států,

se dohodly takto:

**Článek 1
Definice**

Pro účely této dohody, pokud z textu nevyplývá jinak:

- (a) výrazem "Úmluva" se rozumí Úmluva o mezinárodním civilním letectví sjednaná v Chicagu dne 7. prosince 1944 a zahrnuje jakoukoli přílohu přijatou podle článku 90 této Úmluvy včetně jakékoli změny příloh nebo Úmluvy podle jejich článků 90 a 94, pokud byly tyto přílohy a změny přijaty státy obou smluvních stran,
- (b) výrazem "letecké úřady" se rozumí v případě Indonéské republiky ministr dopravy nebo kterákoli jiná osoba nebo orgán zmocněný k provádění jakýchkoli funkcí vykonávaných uvedeným ministrem, a v případě České republiky Ministerstvo dopravy nebo kterýkoli jiný orgán právně zmocněný k provádění funkcí vykonávaných uvedeným leteckým úřadem,
- (c) výrazem "určený letecký podnik" se rozumí každý letecký podnik, který jedna smluvní strana písemně určila druhé smluvní straně a který je podle článku 3 této dohody

oprávněn provozovat dohodnuté služby na stanovených linkách podle článku 2 odstavce (1) této dohody,

- (d) výrazem "území" se ve vztahu k Indonésii a v souladu s jejím právem rozumí pevnina, vnitřní vody, souostroví vody, pobřežní moře a vzdušný prostor pod svou svrchovaností a přilehlé zóny, výlučné ekonomické zóny a kontinentální šelfy stejně jako vzdušný prostor nad nimi, kde Indonéská republika vykonává kontrolu, svrchovaná práva nebo pravomoc v souladu s mezinárodním právem, včetně Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu podepsané dne 10. prosince 1982 v Montego Bay; a ve vztahu k České republice má tento výraz význam, který je pro něj stanoven v článku 2 Úmluvy,
- (e) výrazy "letecká dopravní služba", "mezinárodní letecká dopravní služba", "letecký podnik" a "přistání pro potřeby nikoli obchodní" mají význam, který je pro ně příslušně stanoven v článku 96 Úmluvy,
- (f) výrazem "kapacita" se rozumí
- ve vztahu k letadlu užitečné zatížení takového letadla dostupné na lince nebo úseku linky,
 - ve vztahu k dohodnutým službám nabízená sedadlová kapacita letadla používaného při těchto službách, násobená počtem frekvencí provozovaných tímto letadlem v daném období na lince nebo úseku linky,
- (g) výrazem "tarif" se rozumějí jakékoli ceny, sazby nebo poplatky za přepravu cestujících (a jejich zavazadel) a/nebo zboží s výjimkou poštovních zásilek v mezinárodní letecké přepravě, které mají být zaplacený leteckému podniku včetně jeho zprostředkovatelů, a podmínky, za kterých se tyto ceny, sazby nebo poplatky používají,
- (h) výrazem "letecká doprava" se rozumí veřejná doprava cestujících, zboží a pošty letadlem, odděleně nebo v kombinaci, za úplaty nebo nájemné,
- (i) výrazem "dohoda" se rozumí tato dohoda, její přílohy a jakékoli její změny,
- (j) výrazem "dohodnuté služby" se rozumí služby k nakládání a vykládání přepravy vymezené v článku 2 odstavci (1) této dohody,
- (k) výrazem "stanovené linky" se rozumí linky umožněné touto dohodou,
- (l) výrazem "uživatelské poplatky" se rozumí poplatek uložený leteckému podniku za užívání letiště, služeb řízení letového provozu nebo zařízení ochrany letectví před protiprávními činy, včetně souvisejících služeb a zařízení pro letadla, posádky, cestující, zavazadla, zboží a poštu,
- (m) výrazem "přeprava" se rozumí přeprava cestujících, zavazadel, zboží a pošty,
- (n) výrazem "Příloha" se rozumí Příloha k této dohodě a její změny provedené v souladu s ustanoveními článku 17 této dohody. Příloha tvoří nedílnou součást této dohody a všechny odkazy na tuto dohodu, pokud není výslovně stanoveno jinak, zahrnují zmíněnou Přílohu,

- (o) výrazem "smlouvy EU" se rozumějí Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie.

Článek 2

Udělení práv

- (1) Každá smluvní strana poskytuje druhé smluvní straně práva stanovená v této dohodě za účelem zřízení a provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb určeným leteckým podnikem (dále jen „dohodnuté služby“) na linkách stanovených v příslušné části Přílohy (dále jen „stanovené linky“).
- (2) Podle ustanovení této dohody požívá určený letecký podnik každé smluvní strany při provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách následující práva:
- (a) létat bez přistání přes území státu druhé smluvní strany,
 - (b) přistávat na území státu druhé smluvní strany pro potřeby nikoli obchodní a
 - (c) nakládat a vykládat na území státu druhé smluvní strany cestující a zboží včetně poštovních zásilek v mezinárodní přepravě, odděleně nebo v kombinaci, v rámci provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách určeným leteckým podnikem každé smluvní strany.
- (3) Letecké podniky každé smluvní strany, které nejsou určeny podle článku 3 této dohody, mohou také užívat práva stanovená v odstavci (2) (a) a (b) tohoto článku.
- (4) V odstavci (2) tohoto článku nemůže být nic považováno za udělení práva určenému leteckému podniku jedné smluvní strany nakládat na území státu druhé smluvní strany cestující, zavazadla a zboží včetně poštovních zásilek za úplatu nebo nájemné s určením pro jiné místo na území státu této druhé smluvní strany.
- (5) Pokud vzhledem k zvláštním a neobvyklým okolnostem nemůže určený letecký podnik jedné smluvní strany provozovat služby v obvyklé trase, vyvine druhá smluvní strana úsilí k usnadnění pokračování provozování takových služeb prostřednictvím vhodných dočasných úprav tras po dohodě smluvních stran.
- (6) Určený letecký podnik jedné smluvní strany má právo využívat letové tratě, letiště a ostatní zařízení poskytované druhou smluvní stranou na nediskriminačním základě.

Článek 3

Určení a provozní oprávnění

- (1) Každá smluvní strana má právo určit letecký podnik nebo letecké podniky za účelem provozování dohodnutých služeb na stanovených linkách a odvolat nebo změnit takové určení. Toto určení se provádí vůči druhé smluvní straně písemně diplomatickou cestou

spolu s vymezením toho, jaký druh leteckých dopravních služeb určených v Příloze je letecký podnik oprávněn vykonávat.

- (2) Letecký úřad, který obdržel oznámení o určení, udělí bez prodlení podle ustanovení odstavců (3) a (4) tohoto článku určenému leteckému podniku druhé smluvní strany potřebná provozní oprávnění.
- (3) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby letecký podnik určený druhou smluvní stranou prokázal, že je schopen plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které tento úřad uplatňuje na provozování mezinárodních leteckých dopravních služeb v souladu s ustanoveními Úmluvy.
- (4) Po obdržení určení a žádosti od určeného leteckého podniku ve formě a způsobem stanoveným pro provozní oprávnění a technická povolení udělí druhá smluvní strana příslušná oprávnění a povolení za předpokladu, že:
 - (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
 - (i) je tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU a má platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie a
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku a v určení je zřetelně označen příslušný letecký úřad a
 - (iii) tento letecký podnik je přímo nebo většinou vlastněn a skutečně kontrolován členským státem Evropské unie a/nebo státními příslušníky těchto členských států a/nebo Islandskou republikou, Lichtenštejnským knížectvím, Norským královstvím a Švýcarskou konfederací a/nebo státními příslušníky těchto dalších států a
 - (b) v případě leteckého podniku určeného Indonéskou republikou
 - (i) je tento letecký podnik usazen na území Indonéské republiky a má provozní oprávnění v souladu s platným právem Indonéské republiky a
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku je vykonávána a udržována indonéským leteckým úřadem a
 - (iii) tento letecký podnik je přímo nebo většinou vlastněn a skutečně kontrolován státními příslušníky Indonéské republiky.
- (5) Jakmile byl letecký podnik určen a oprávněn podle tohoto článku, může v plném nebo částečném rozsahu provozovat dohodnuté služby za předpokladu, že letecký podnik jedná v souladu s příslušnými ustanoveními této dohody.

Článek 4

Odvolání a pozastavení provozního oprávnění

(1) Každá smluvní strana může zrušit, pozastavit, omezit nebo uložit nezbytné podmínky k provoznímu oprávnění nebo technickému povolení leteckého podniku určeného druhou smluvní stranou, jestliže:

- (a) v případě leteckého podniku určeného Českou republikou
 - (i) není tento letecký podnik usazen na území České republiky podle smluv EU nebo nemá platnou provozní licenci v souladu s právem Evropské unie nebo
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována členským státem Evropské unie odpovědným za vydání osvědčení leteckého dopravce tomuto leteckému podniku nebo v určení není zřetelně označen příslušný letecký úřad nebo
 - (iii) tento letecký podnik není přímo nebo většinově vlastněn nebo není skutečně kontrolován členským státem Evropské unie a/nebo státními příslušníky těchto členských států a/nebo Islandskou republikou, Lichtenštejnským knížectvím, Norským královstvím a Švýcarskou konfederací a/nebo státními příslušníky těchto dalších států nebo
 - (iv) tento letecký podnik je již oprávněn k provozu podle dvoustranné dohody mezi Indonéskou republikou a jiným členským státem Evropské unie a Indonéska republika může prokázat, že vykonáváním provozních práv podle této dohody na lince, která zahrnuje místo v tomto jiném členském státě Evropské unie, by docházelo k obcházení omezení provozních práv uložených takovou jinou dohodou nebo
 - (v) tento určený letecký podnik má osvědčení leteckého dopravce vydané členským státem Evropské unie a není uzavřena žádná dvoustranná dohoda o leteckých službách mezi Indonéskou republikou a takovým členským státem Evropské unie a tento členský stát Evropské unie neudělil provozní práva leteckému podniku určenému Indonéskou republikou,
- (b) v případě leteckého podniku určeného Indonéskou republikou
 - (i) není tento letecký podnik usazen na území Indonéské republiky nebo nemá provozní oprávnění v souladu s platným právem Indonéské republiky nebo
 - (ii) skutečná regulatorní kontrola tohoto leteckého podniku není vykonávána nebo udržována indonéským leteckým úřadem nebo
 - (iii) tento letecký podnik není přímo nebo většinově vlastněn nebo skutečně kontrolován státními příslušníky Indonéské republiky nebo

- (c) letecký podnik neprokáže leteckému úřadu smluvní strany, která poskytuje práva, způsobilost plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které v souladu s ustanoveními Úmluvy tento úřad uplatňuje nebo
 - (d) letecký podnik jiným způsobem nepostupuje v souladu s podmínkami stanovenými touto dohodou.
- (2) Každá smluvní strana, která uplatňuje práva uvedená v odstavci (1) tohoto článku, písemně oznámí bez prodlení druhé smluvní straně důvody pro zrušení, pozastavení nebo omezení provozních oprávnění nebo technických povolení udělených leteckým podnikům určených touto smluvní stranou.
 - (3) Tento článek neomezuje práva každé smluvní strany zrušit, pozastavit nebo omezit v souladu s článkem 6 této dohody provozní oprávnění nebo technická povolení udělená leteckým podnikům určeným druhou smluvní stranou.
 - (4) Při výkonu svého práva podle odstavce (1) tohoto článku nediskriminuje Indonéska republika mezi leteckými podniky Evropské unie na základě státní příslušnosti.

Článek 5

Uplatňování zákonů, předpisů a postupů

- (1) Při vstupu, pobytu a výstupu z území státu jedné smluvní strany musí být leteckými podniky druhé smluvní strany dodržovány zákony, předpisy a postupy vztahující se na provoz a navigaci letadel platné na území státu této smluvní strany.
- (2) Zákony, předpisy a postupy platné na území státu jedné smluvní strany, týkající se vstupu, pobytu, tranzitu nebo výstupu cestujících, posádek, zavazadel a zboží včetně poštovních zásilek z území jejího státu, jako jsou zákony, předpisy a postupy týkající se vstupu, výstupu, ochrany letectví, přistěhovalectví, cestovních dokladů, předávání údajů o cestujících, cel, měnových, karanténních, zdravotních, veterinárních nebo hygienických opatření, se vztahují na cestující, posádku, zavazadla, zboží a poštovní zásilky přepravované letadlem určeného leteckého podniku druhé smluvní strany při vstupu nebo výstupu nebo pobytu na území státu první smluvní strany.
- (3) Při uplatňování předpisů týkajících se vstupu, cel, ochrany letectví, přistěhovalectví, cestovních dokladů, předávání údajů o cestujících, karanténních, poštovních a podobných předpisů nedává žádná smluvní strana přednost svým vlastním nebo kterýmkoli jiným leteckým podnikům před leteckým podnikem druhé smluvní strany provozujícím podobné mezinárodní letecké dopravní služby.

Článek 6 Ochrana letectví

- (1) Smluvní strany si znovu potvrzují v souladu se svými právy a povinnostmi podle mezinárodního práva, že jejich vzájemný závazek chránit bezpečnost civilního letectví před protiprávními činy tvoří nedílnou součást této dohody.
- (2) Smluvní strany jednají zejména v souladu s ustanoveními Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu 23. září 1971, a Protokolu o boji s protiprávními činy násilí na letišťích sloužících mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsaného v Montrealu 24. února 1988, Úmluvy o značkování plastických trhavin pro účely detekce, podepsané v Montrealu 1. března 1991, a jakékoli jiné mnohostranné smlouvy upravující ochranu letectví, která je závazná pro státy obou smluvních stran.
- (3) Smluvní strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nutnou pomoc k zabránění činům protiprávního zmocnění se civilních letadel a jiným protiprávním činům proti bezpečnosti těchto letadel, jejich cestujících a posádek, letišť a leteckých navigačních zařízení a jakémukoli jinému ohrožení bezpečnosti civilního letectví.
- (4) Smluvní strany jednají ve svých vzájemných vztazích v souladu s ustanoveními o ochraně letectví stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a označovanými jako Přílohy k Úmluvě v rozsahu, ve kterém jsou tato bezpečnostní opatření platná vůči státům smluvních stran; smluvní strany vyžadují, aby provozovatelé letadel zapsaných v jejich leteckých rejstřících nebo provozovatelé letadel, kteří mají hlavní sídlo podnikání nebo stálé sídlo na územích států smluvních stran, nebo v případě České republiky provozovatelé letadel usazení na jejím území podle smluv EU, a provozovatelé letišť na územích jejich států jednali v souladu s takovými ustanoveními o ochraně letectví. Každá smluvní strana informuje druhou smluvní stranu o jakýchkoli rozdílech mezi vnitrostátními předpisy, postupy a standardy v oblasti ochrany letectví podle Příloh Úmluvy. Každá smluvní strana může kdykoli požadovat jednání o takových rozdílech.
- (5) Každá smluvní strana souhlasí s tím, že je požadováno, aby její provozovatelé letadel dodržovali pro vstup, výstup a pobyt na území státu druhé smluvní strany ustanovení o ochraně letectví v souladu se zákony a předpisy platnými v tomto státě včetně práva Evropské unie v případě České republiky.
- (6) Každá smluvní strana zajistí, že se na území jejího státu účinně uplatňují odpovídající opatření k ochraně letadel a kontrole cestujících, posádek, příručních zavazadel,

zapsaných zavazadel, zboží a palubních zásob před a v průběhu nastupování nebo nakládání.

- (7) Každá smluvní strana s porozuměním posoudí jakýkoli požadavek druhé smluvní strany na přiměřená bezpečnostní opatření za účelem čelit určité hrozbě.
- (8) Dojde-li ke spáchání činu nebo hrozbě spáchání činu protiprávního zmocnění se civilního letadla nebo jiného protiprávního činu proti bezpečnosti takového letadla, jeho cestujících a posádky, letišť nebo navigačních zařízení, pomohou si smluvní strany vzájemně usnadňováním předávání zpráv a jinými příslušnými opatřeními směřujícími k rychlému a bezpečnému ukončení takového činu nebo hrozby.
- (9) Každá smluvní strana má pro využití leteckými úřady právo provést ve lhůtě šedesáti (60) dnů od oznámení (nebo v kratší lhůtě, pokud je tak dohodnuto mezi leteckými úřady) posouzení prováděných nebo připravovaných bezpečnostních opatření na území státu druhé smluvní strany u provozovatelů letadel ve vztahu k letům přilétajícím z nebo odlétajícím na území státu první smluvní strany. Administrativní ujednání pro provádění takového posouzení jsou vzájemně stanovena leteckými úřady a bezodkladně zavedena tak, aby posouzení bylo provedeno promptně.
- (10) Má-li smluvní strana opodstatněné důvody se domnívat, že se druhá smluvní strana odchýlila od ustanovení tohoto článku na ochranu letectví, může letecký úřad této smluvní strany požádat o neodkladné konzultace s leteckým úřadem druhé smluvní strany. Tyto konzultace jsou zahájeny do patnácti (15) dnů od doručení takové žádosti každé smluvní strany. Nedosažení uspokojivé dohody do patnácti (15) dnů od zahájení jednání nebo v jiné lhůtě dohodnuté mezi smluvními stranami je důvodem ke zrušení, pozastavení, omezení nebo uložení nezbytných podmínek k provoznímu oprávnění leteckého podniku určeného druhou smluvní stranou. Vyžaduje-li to vážná nepředvídatelná situace nebo z důvodu zabránění dalšímu nesouladu s ustanoveními tohoto článku může první smluvní strana kdykoli provést prozatímní opatření. Jakékoli opatření přijaté v souladu s tímto odstavcem je ukončeno po té, co druhá smluvní strana vyhoví ustanovením o ochraně letectví v tomto článku.

Článek 7

Bezpečnost letectví

- (1) Osvědčení o letové způsobilosti, osvědčení o kvalifikaci a průkazy, vydané nebo potvrzené za platné v souladu s pravidly a postupy státu jedné smluvní strany, včetně práva Evropské unie v případě České republiky, a dosud mající platnost, jsou uznány za platné druhou smluvní stranou pro provozování dohodnutých služeb za předpokladu, že tato osvědčení a průkazy alespoň odpovídají nebo jsou přísnější než minimální podmínky, stanovené podle Úmluvy.

- (2) Pokud by práva nebo podmínky vyplývající z průkazů zmíněných v odstavci (1) tohoto článku, vydaných leteckým úřadem jedné smluvní strany jakékoli osobě nebo určenému leteckému podniku nebo ve vztahu k letadlu používanému pro provozování dohodnutých služeb, umožňovaly odchylku od minimálních podmínek, stanovených Úmluvou a tyto rozdíly byly oznámeny Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, může druhá smluvní strana požadovat konzultace mezi leteckými úřady za účelem vyjasnění zmíněných postupů.
- (3) Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo odmítnout uznat jako platné pro účely letů nad územím nebo přistávajících na území svého státu osvědčení o kvalifikaci a průkazy vydané jejím vlastním státním příslušníkům nebo ve vztahu jejich registrovaným letadlům druhou smluvní stranou.
- (4) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace týkající se bezpečnostních norem přijatých druhou smluvní stranou v oblastech vztahujících se na letecká zařízení, posádky, letadla a jejich provoz. Takové konzultace se uskuteční do třiceti (30) dnů ode dne doručení žádosti.
- (5) Jestliže po těchto konzultacích jedna smluvní strana shledá, že druhá smluvní strana účinně neudrhuje a neuplatňuje bezpečnostní normy v jakékoli oblasti alespoň na minimální úrovni stanovené v daném období Úmluvou, oznámí tato smluvní strana druhé smluvní straně svá zjištění a opatření považovaná za nezbytná k tomu, aby byl dosažen soulad s těmito minimálními normami, a druhá smluvní strana učiní příslušná nápravná opatření. Neuskutečnění příslušných nápravných opatření druhou smluvní stranou do patnácti (15) dnů nebo v delší lhůtě, která může být dohodnuta, je důvodem pro uplatnění článku 4 této dohody.
- (6) Odstavce (7) až (10) tohoto článku doplňují odstavce (4) a (5) tohoto článku a povinnosti smluvních stran podle článku 33 Úmluvy.
- (7) V souladu s článkem 16 Úmluvy je dále dohodnuto, že jakékoli letadlo provozované leteckým podnikem jedné smluvní strany, nebo jeho jménem na základě smlouvy o leasingu, na dopravních službách na nebo z území státu druhé smluvní strany může být, v době, kdy se nachází na území státu druhé smluvní strany, podrobeno kontrole oprávněnými zástupci státu druhé smluvní strany, na palubě i zvenku za účelem ověření jak platnosti dokladů letadla a jeho posádky, tak i zjevného stavu letadla a jeho vybavení (dále v tomto článku nazývané „kontrola na odbavovací ploše“) za předpokladu, že to nepovede k nepřiměřenému zpoždění.
- (8) Jestliže jakákoli kontrola na odbavovací ploše nebo série kontrol na odbavovací ploše povede:
- (a) k vážným obavám, že letadlo nebo provozování letadla neodpovídají minimálním normám stanoveným v daném období Úmluvou nebo

- (b) k vážným obavám, že nejsou účinně udržovány a uplatňovány bezpečnostní normy stanovené v daném období Úmluvou, má smluvní strana provádějící kontrolu pro účely článku 33 Úmluvy právo svobodně prohlásit, že požadavky, na jejichž základě byla vydána nebo uznána za platná osvědčení nebo průkazy týkající se daného letadla nebo jeho posádky, nebo požadavky, za kterých má být letadlo provozováno, nejsou stejné nebo vyšší než minimální normy stanovené Úmluvou.
- (9) V případě, že přístup k provedení kontroly na odbavovací ploše letadla provozovaného leteckým podnikem jedné smluvní strany nebo jeho jménem v souladu s odstavcem (7) tohoto článku, je odepřen zástupcem tohoto leteckého podniku, má druhá smluvní strana právo svobodně usoudit, že vznikly vážné obavy popsané v odstavci (8) tohoto článku a učinit závěry v něm uvedené.
- (10) Každá smluvní strana si vyhrazuje právo okamžitě pozastavit nebo upravit provozní oprávnění leteckému podniku druhé smluvní strany v případě, že usoudí, ať již na základě kontroly na odbavovací ploše, série kontrol na odbavovací ploše, odepření přístupu ke kontrole na odbavovací ploše, konzultací nebo jiných zjištění, že pro bezpečný provoz leteckého podniku jsou nezbytná okamžitá opatření.
- (11) Jakékoli opatření jedné smluvní strany podle odstavců (5) nebo (10) tohoto článku se zruší, jakmile přestanou trvat důvody, pro které bylo zavedeno.
- (12) V případě, že Česká republika určí letecký podnik, jehož regulační kontrola je vykonávána a udržována jiným členským státem Evropské unie, použijí se práva Indonéské republiky daná tímto článkem stejným způsobem na přijetí, uplatňování a udržování bezpečnostních norem tímto jiným členským státem Evropské unie a na provozní oprávnění tohoto leteckého podniku.

Článek 8

Celní ustanovení, cla a daně

- (1) Letadlo provozované v mezinárodní letecké dopravě určeným leteckým podnikem každé smluvní strany je osvobozeno od všech dovozních omezení, cel, nepřímých daní a podobných poplatků ukládaných státními orgány. Součástky, obvyklé vybavení letadla a jiné věci, které jsou určeny k použití nebo používány výhradně v souvislosti s provozem nebo opravou, údržbou a obsluhou takového letadla, jsou stejně tak osvobozeny za předpokladu, že takové vybavení a věci jsou používány na palubě letadla a jsou znovu vyvezeny.
- (2) (a) Následující věci jsou osvobozeny od všech dovozních omezení, cel, nepřímých daní a podobných poplatků ukládaných státními orgány za předpokladu, že jsou v každém

případě používány na palubě letadla ve spojení se zavedením nebo udržováním mezinárodní letecké dopravy příslušného leteckého podniku a jsou-li dovezené určeným leteckým podnikem jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany nebo dodané určenému leteckému podniku jedné smluvní strany na území státu druhé smluvní strany:

- (i) zásoby letadla (včetně takových věcí jako jsou například potraviny, nápoje a zboží určené k prodeji nebo využití cestujícími během letu),
 - (ii) pohonné hmoty, mazadla (včetně hydraulických kapalin) a spotřebitelný technický materiál a
 - (iii) náhradní díly včetně motorů.
- (b) Tato osvobození se použijí i v případě, kdy jsou tyto věci využívány během jakékoli části cesty vykonávané nad územím státu druhé smluvní strany, kde byly vzaty na palubu.
- (3) Osvobození uvedená v tomto článku se nevztahují na poplatky založené na nákladech na služby poskytované určenému leteckému podniku smluvní strany na území státu druhé smluvní strany.
- (4) Obvyklé palubní vybavení letadla, stejně tak jako náhradní díly (včetně motorů), dodávky pohonných hmot, mazacích olejů (včetně hydraulických kapalin) a mazadel a dalších věcí uvedených v odstavcích (1) a (2) tohoto článku, které jsou ponechány na palubě letadla provozovaného leteckým podnikem jedné smluvní strany, mohou být vyloženy na území státu druhé smluvní strany pouze se souhlasem celního úřadu na tomto území. Zásoby letadla určené k použití na službách určeného leteckého podniku mohou být vyloženy v jakémkoli případě. Může být požadováno, aby vybavení a zásoby uvedené v odstavcích (1) a (2) tohoto článku byly podrobeny dohledu nebo kontrole příslušných úřadů až do doby, než jsou znovu vyvezeny nebo je s nimi jinak naloženo v souladu s celními předpisy a postupy příslušné smluvní strany.
- (5) Osvobození vztahující se na věci uvedené v odstavcích (1) a (2) tohoto článku se vztahují i na situace, kdy určený letecký podnik jedné smluvní strany uzavře ujednání s jinými leteckými podniky o výpůjčce nebo přenechání na území státu druhé smluvní strany za předpokladu, že takové jiné letecké podniky požívají stejná osvobození od druhé smluvní strany. Takové výpůjčky a přenechání oznámí letecký podnik příslušným celním úřadům.
- (6) Nic v této dohodě nebrání České republice, aby nediskriminačním způsobem uložila daně, poplatky, cla, dávky nebo taxy na pohonné hmoty dodané na jejím území pro použití v letadle určeného leteckého podniku Indonéské republiky, které je provozováno mezi místem na území České republiky a jiným místem na území České republiky nebo na území jiného členského státu Evropské unie.

Článek 9

Uživatelské poplatky

- (1) Uživatelské poplatky, které mohou být uloženy orgány každé smluvní strany oprávněnými k vybírání poplatků na území státu jedné smluvní strany určenému leteckému podniku druhé smluvní strany, musejí být spravedlivé, přiměřené, nediskriminačně a rovnoměrně rozdělené mezi všechny kategorie uživatelů. Takové uživatelské poplatky nejsou určenému leteckému podniku druhé smluvní strany ukládány za méně výhodnějších podmínek, než jsou podmínky dostupné pro jakékoli jiné letecké podniky v době, kdy jsou poplatky ukládány.
- (2) Uživatelské poplatky uloženy příslušnými orgány určenému leteckému podniku druhé smluvní strany mohou zohledňovat, ale nepřevyšovat celkové náklady na poskytování příslušného letiště, v souvislosti s ochranou životního prostředí, služby řízení letového provozu a zařízení pro ochranu letectví na letišti v rámci letištního systému. Tyto celkové náklady mohou zahrnovat přiměřenou návratnost aktiv po odpisech. Zpoplatněná zařízení a služby jsou poskytovány efektivně na ekonomickém základě.
- (3) Každá smluvní strana podporuje konzultace mezi orgány oprávněnými k vyměřování poplatků na území svého státu a leteckými podniky používajícími služby a zařízení. Každá smluvní strana podporuje orgány oprávněné k vyměřování poplatků a letecké podniky k výměně nezbytných informací za účelem přesného a jasného přezkumu odůvodněnosti poplatků v souladu s principy uvedenými v odstavcích (1) a (2) tohoto článku. Každá smluvní strana podporuje orgány oprávněné k vyměřování poplatků v poskytování přiměřeného oznámení uživatelům jakéhokoli návrhu změny v uživatelských poplatcích, aby bylo uživatelům umožněno vyjádřit se před zavedením změn.
- (4) Žádná smluvní strana nejedná při řízeních o řešení sporů v souladu s článkem 18 v rozporu s ustanoveními tohoto článku, pokud:
 - (i) provedla v přiměřeném čase přezkum poplatků nebo praktik, které jsou předmětem stížnosti druhé smluvní strany a
 - (ii) po takové revizi přijala všechny kroky v rámci své působnosti k nápravě jakýchkoli poplatků či praktik, které jsou v rozporu s tímto článkem.

Článek 10

Přímý tranzit

Cestující, zavazadla a zboží v přímém tranzitu přes území státu smluvní strany, neopouštějící část letiště určenou pro takový účel, jsou podrobeni, s výjimkou ustanovení o

ochraně civilního letectví uvedených v článku 6 této dohody a plnění úkolu zabránit nedovolenému obchodu s omamnými a psychotropními látkami, nanejvýše zjednodušené kontrole. Zavazadla a zboží v přímém tranzitu jsou osvobozena od cla a jiných poplatků.

Článek 11

Tarify

- (1) Tarify pro dohodnuté služby provozované určenými leteckými podniky obou smluvních stran jsou stanovovány každým určeným leteckým podnikem na základě jeho obchodního uvážení na příslušném trhu v přiměřené výši, přičemž se náležitě přihlíží ke všem významným činitelům, jako jsou náklady na provoz a přiměřený zisk.
- (2) Letecký úřad jedné smluvní strany může požadovat, aby mu byly předkládány tarify stanovené na základě odstavce (1) tohoto článku určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany. Předložení tarifů určenými leteckými podniky obou smluvních stran nemůže být požadováno více než třicet (30) dnů před navrhovaným datem účinnosti.
- (3) Bez ohledu na výše uvedené má každá smluvní strana právo zasáhnout tak, aby:
 - (a) zabránila tarifům, jejichž používání vytváří protikonkurenční chování, které má nebo pravděpodobně má či plánuje mít za následek poškození soutěžitele nebo zastavení jeho provozu na lince,
 - (b) ochránila uživatele od tarifů, které jsou nepřiměřeně vysoké nebo omezující přepravu z důvodu zneužití dominantního postavení a
 - (c) ochránila letecké podniky od tarifů, které jsou kořistnické nebo uměle nízké.
- (4) Pro účely uvedené v odstavci (3) tohoto článku poskytne na požádání určený letecký podnik jedné smluvní strany leteckému úřadu druhé smluvní strany informace vztahující se ke stanovování tarifů způsobem a ve formě předepsané tímto úřadem.
- (5) Pokud se některá smluvní strana domnívá, že tarif účtovaný určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany je neslučitelný s motivy uvedenými v odstavci (3) tohoto článku, oznámí druhé smluvní straně neprodleně své důvody a požádá o konzultace, které jsou uskutečněny do třiceti (30) dnů po obdržení žádosti. Pokud se smluvní strany dohodnou s ohledem na tarify, které jsou předmětem jednání, každá smluvní strana vynaloží maximální úsilí pro realizaci takové dohody. V případě neshody jsou v platnosti dosavadní tarify.

Článek 12

Kapacita

- (1) Určené letecké podniky smluvních stran mají řádnou a rovnou příležitost k provozování leteckých dopravních služeb na jakékoli lince stanovené v Příloze k této dohodě.
- (2) Při provozování dohodnutých služeb bere určený letecký podnik každé smluvní strany v úvahu zájmy určeného leteckého podniku druhé smluvní strany, aby nedošlo k nevhodnému ovlivňování dopravních služeb, které tento podnik zajišťuje na zcela nebo zčásti shodných linkách.
- (3) Provozovaná kapacita je dohodnuta mezi leteckými úřady obou smluvních stran před zahájením dopravních služeb a je dle potřeby přezkoumána v závislosti na přepravních požadavcích a využití prostoru na stanovených linkách.
- (4) Dohodnuté služby provozované určenými leteckými podniky smluvních stran jsou v úzkém vztahu k požadavkům veřejnosti na dopravu na stanovených linkách a mají za přednostní cíl poskytnout, při přiměřeném využití prostoru, kapacitu odpovídající současným a rozumně očekávaným požadavkům na přepravu cestujících a zboží včetně poštovních zásilek, pocházejících z území státu jedné smluvní strany a určené na území státu druhé smluvní strany.
- (5) Jakékoli navýšení nabízené kapacity a frekvencí dopravních služeb provozovaných určeným leteckým podnikem každé smluvní strany podléhá dohodě mezi leteckými úřady obou smluvních stran. Do té doby mají přednost dosavadní ujednání o kapacitě a frekvencích.
- (6) Právo určených leteckých podniků každé smluvní strany provádět přepravu mezi místy na území státu druhé smluvní strany a místy na územích třetích států na stanovených linkách, se provádí v souladu s obecnými zásadami, že kapacita je ve vztahu k:
 - (a) dopravním požadavkům na území a z území státu smluvní strany, která určila letecký podnik,
 - (b) dopravním požadavkům oblasti, kterou dohodnuté služby prolétávají po přihlídnutí k dopravním službám provozovaným leteckými podniky jiných států této oblasti a
 - (c) požadavkům vyplývajícím z provozu leteckých podniků.

Článek 13

Letové řády

- (1) Letecký podnik určený jednou smluvní stranou předloží nejpozději třicet (30) dnů před zahájením dopravních služeb leteckému úřadu druhé smluvní strany ke schválení svůj zamýšlený letový řád uvádějící počet frekvencí, typ letadla, časy, cestovní uspořádání a počet míst nabízených veřejnosti a období platnosti letového řádu. Tentýž postup se použije na jakoukoli změnu letového řádu.
- (2) Pokud určený letecký podnik požaduje provozovat doplňkové lety k letům uvedeným v letových řádech, musí požádat o povolení letecký úřad druhé smluvní strany. Takový požadavek se obvykle předkládá nejpozději dva (2) pracovní dny před provedením takových letů.

Článek 14

Obchodní příležitosti

- (1) Pokud zákony a předpisy platné na území státu příslušné smluvní strany nestanoví jinak, má určený letecký podnik každé smluvní strany následující práva na území státu druhé smluvní strany:
 - (a) právo zřizovat kanceláře, včetně nepřímého zastoupení, na podporu, prodej a řízení leteckých dopravních služeb,
 - (b) právo prodávat a podporovat letecké dopravní služby jakékoli osobě přímo i dle uvážení prostřednictvím svých zástupců nebo zprostředkovatelů za použití svých vlastních přepravních dokumentů,
 - (c) právo využívat služby a personál jakékoli organizace, společnosti nebo leteckého podniku provozujícího služby na území státu druhé smluvní strany.
- (2) Určený letecký podnik každé smluvní strany je v souladu se zákony a předpisy druhé smluvní strany týkajícími se vstupu, pobytu a zaměstnání oprávněn přivést a udržovat na území státu druhé smluvní strany svého zástupce, řídicí, obchodní, technický, provozní a jiný odborný personál, který letecký podnik přiměřeně považuje za potřebný k provozování leteckých dopravních služeb. Každá smluvní strana udělí v souladu s těmito zákony a předpisy zástupcům a personálu zmíněným v tomto odstavci nezbytná pracovní povolení, víza nebo jiná podobná oprávnění.
- (3) V souladu se zákony a předpisy platnými na území státu příslušné smluvní strany má určený letecký podnik každé smluvní strany právo prodávat letecké dopravní služby a kterákoli osoba může svobodně zakoupit tyto dopravní služby v místní měně nebo v

jakékoli volně směnitelné měně. Každá smluvní strana povoluje určenému leteckému podniku druhé smluvní strany přepočítat své prostředky do jakékoli volně směnitelné měny a převést je na území státu své smluvní strany podle vlastní vůle. V souladu se zákony a předpisy druhé smluvní strany je přepočet a převod prostředků získaných běžným způsobem z provozu leteckých podniků umožněn podle tržního směnného kurzu pro transakce platného v době podání žádosti o přepočet nebo převod a nepodléhá jakýmkoli poplatkům, s výjimkou obvyklých poplatků za služby vybíraných při těchto transakcích.

- (4) Určený letecký podnik každé smluvní strany má právo dle svého uvážení platit za místní výdaje, včetně nákupu pohonných hmot, na území státu druhé smluvní strany v místní měně nebo ve volně směnitelné měně, za předpokladu, že je to v souladu s místními měnovými předpisy.
- (5) Smluvní strany uznávají, že pro uplatnění práv a nároků vyplývajících z této dohody musejí mít určení letečtí dopravci každé smluvní strany příležitost k přístupu na letiště, včetně zařízení a volných letištních časů, na území státu druhé smluvní strany na nediskriminačním základě.

Článek 15 **Poskytování údajů**

Letecký úřad každé smluvní strany na požádání poskytne leteckému úřadu druhé smluvní strany periodické statistické údaje nebo jiné podobné údaje týkající se přepravy uskutečněné určeným leteckým podnikem na linkách stanovených v této dohodě v rozsahu, který může být rozumně požadován za účelem posouzení provozování dohodnutých služeb. Takovéto požadavky jsou uplatňovány na nediskriminačním základě.

Článek 16 **Konzultace**

- (1) Letecké úřady smluvních stran budou ve spojení, které se může uskutečnit jednáním nebo písemně, aby zajistily úzkou spolupráci ve všech záležitostech ovlivňujících provádění této dohody.
- (2) Každá smluvní strana může kdykoli požádat o konzultace k jakémukoli problému týkajícímu se této dohody. Tyto konzultace jsou zahájeny ve lhůtě šedesáti (60) dnů ode dne doručení žádosti druhé smluvní straně, pokud není smluvními stranami dohodnuto jinak.

Článek 17

Změny

- (1) Tato dohoda může být změněna nebo revidována písemnou dohodou mezi smluvními stranami.
- (2) Jakékoli taková změna vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdější z diplomatických nót potvrzujících, že smluvní strany splnily všechny nezbytné právní požadavky pro vstup této změny v platnost.
- (3) Jestliže pro obě smluvní strany vstoupí v platnost mnohostranná úmluva o letecké dopravě, pozmění se tato dohoda tak, aby odpovídala ustanovením takové úmluvy.

Článek 18

Řešení sporů

- (1) V případě sporu, vyplývajícího z výkladu nebo provádění této dohody, se ho v první řadě vynesají letecké úřady smluvních stran vyřešit jednáním. Nedosáhnou-li letecké úřady dohody, je spor řešen jednáním smluvních stran.
- (2) Jakýkoli spor mezi smluvními stranami týkající se výkladu nebo provádění této dohody, s výjimkou jakéhokoli sporu týkajícího se provádění vnitrostátního soutěžního práva, je řešen konzultacemi nebo jednáním. Jestliže se smluvním stranám nepodaří dosáhnout vyřešení sporu při konzultacích nebo jednáním, může být spor na žádost každé smluvní strany postoupen k rozhodčímu řízení.
- (3) Každá smluvní strana jmenuje jednoho rozhodce ve lhůtě třiceti (30) dnů ode dne doručení oznámení jedné ze smluvních stran diplomatickou cestou druhé smluvní straně s žádostí o projednání sporu rozhodčím soudem. Ve lhůtě šedesáti (60) dnů od jmenování posledního rozhodce jmenují tyto dva rozhodci státního příslušníka třetího státu jako předsedu. Nejmenuje-li ve lhůtě šedesáti (60) dnů od jmenování rozhodce jednou smluvní stranou druhá smluvní strana svého rozhodce nebo jestliže se ve lhůtě šedesáti (60) dnů po jmenování druhého rozhodce oba rozhodci nedohodnou na jmenování předsedy, může kterákoli smluvní strana požádat prezidenta Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), aby jmenoval jednoho nebo oba rozhodce dle požadavků v konkrétním případě. Je-li prezident Rady státním příslušníkem státu některé ze smluvních stran, učiní toto jmenování viceprezident, který jej zastupuje, pokud není nezpůsobilý ze stejného důvodu.
- (4) Není-li smluvními stranami nebo rozhodčím soudem stanoveno jinak, každá smluvní strana předloží prohlášení ve lhůtě třiceti (30) dnů od úplného ustavení rozhodčího soudu.

Ve lhůtě třiceti (30) dnů jsou připraveny odpovědi. Jednání rozhodčího soudu se uskuteční na žádost kterékoli smluvní strany nebo dle vlastního uvážení ve lhůtě třiceti (30) dnů od zaslání odpovědi.

- (5) Rozhodčí soud přijímá písemné rozhodnutí pokud možno do třiceti (30) dnů po skončení jednání nebo po datu předložení obou odpovědí, pokud nebylo uskutečněno žádné jednání. Rozhodnutí je přijímáno většinou hlasů.
- (6) Smluvní strany mohou podat žádosti o vyjasnění rozsudku ve lhůtě patnácti (15) dnů po jeho obdržení a takové vyjasnění je poskytnuto ve lhůtě patnácti (15) dnů od příslušné žádosti.
- (7) Rozhodnutí rozhodčího soudu jsou konečná a závazná pro smluvní strany ve sporu.
- (8) Každá smluvní strana hradí náklady na svého rozhodce stejně tak jako své zastoupení v rozhodčím řízení, náklady na předsedu a jakékoli jiné náklady nesou smluvní strany rovným dílem. Náklady na rozhodčí řízení podle tohoto článku jsou sdíleny rovným dílem mezi smluvními stranami.
- (9) Je-li kterákoli smluvní strana v prodlení s plněním rozsudku podle odstavce (7) tohoto článku, druhá smluvní strana může omezit, pozastavit nebo odvolat jakákoli práva nebo výsady, které udělila na základě této dohody smluvní straně v prodlení.

Článek 19 **Registrace**

Tato dohoda a jakékoli její následné změny se registrují u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 20 **Ukončení platnosti**

Kterákoli smluvní strana může kdykoli oznámit písemně diplomatickou cestou druhé smluvní straně své rozhodnutí ukončit platnost této dohody. Takové oznámení je zároveň zasláno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody v takovém případě skončí dvanáct (12) měsíců po dni doručení oznámení druhé smluvní straně, není-li před uplynutím tohoto období oznámení o ukončení vzato zpět se souhlasem druhé smluvní strany. V případě, že chybí potvrzení o doručení druhé smluvní straně, je oznámení považováno za doručené čtrnáct (14) dnů poté, kdy bylo doručeno Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

Článek 21
Vstup v platnost

Tato dohoda vstoupí v platnost šedesátý (60) den ode dne doručení pozdějšího ze dvou písemných oznámení diplomatickými nótami potvrzujícího, že každá smluvní strana splnila všechny nezbytné právní požadavky pro vstup této dohody v platnost.

Tato dohoda nahrazuje následující mezinárodní dohody ve vztazích mezi Indonéskou republikou a Českou republikou s účinností ke dni vstupu této dohody v platnost:

- Dohoda o letecké dopravě mezi vládou Republiky Indonésie a vládou Československé socialistické republiky, podepsaná dne 10. května 1972 a
- Dohoda mezi vládou Republiky Indonésie a vládou Československé socialistické republiky o změně přílohy Dohody o letecké dopravě mezi vládou Republiky Indonésie a vládou Československé socialistické republiky (podepsaná dne 10. května 1972), jak bylo dohodnuto diplomatickými nótami ze dne 26. listopadu 1985 a 18. ledna 1986 (Jakarta).

Na důkaz čehož, níže podepsaní, řádně oprávnění jejich příslušnými vládami, podepsali tuto dohodu.

Dáno v Jakartě dne 20 ledna 2017 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazycích indonéském, českém a anglickém, přičemž všechny texty jsou stejně autentické. V případě rozdílnosti ve výkladu je rozhodující anglický text.

Za vládu
Indonéské republiky


Budi Karya Sumadi
Ministr Dopravy

Za vládu
České republiky


Ivan Hotěk
Velvyslanec

Příloha

Oddíl I

Linky provozované leteckými podniky určenými Českou republikou:

počáteční místa v České republice	mezilehlá místa	místa určení v Indonéské republiky	místa za
jakákoli místa	jakákoli místa	Jakarta a jedno místo navržené později	jakákoli místa

Oddíl II

Linky provozované leteckými podniky určenými Indonéskou republikou:

počáteční místa v Indonéské republice	mezilehlá místa	místa určení v České republice	místa za
jakákoli místa	jakákoli místa	Praha a jedno místo navržené později	jakákoli místa

Poznámky:

- 1. Určený letecký podnik každé smluvní strany může na jakémkoli nebo všech letech vynechat přistání v jakémkoli z výše uvedených míst za předpokladu, že dohodnuté služby na této lince začínají nebo končí na území smluvní strany, která letecký podnik určila.*
- 2. Přepravní práva, která mohou být vykonávána určeným leteckým podnikem v mezilehlých místech a místech za územími na výše uvedených linkách, jsou společně stanovena dohodou mezi leteckými úřady na žádost leteckého úřadu jedné smluvní strany.*
- 3. Mezi místy na území druhé smluvní strany může určený letecký podnik každé smluvní strany vykonávat pouze vlastní práva přerušení cesty (stopover).*
- 4. V této dohodě musí být odkazy na státní příslušníky České republiky chápány jako odkazy na státní příslušníky členských států Evropské unie. V této dohodě musí být odkazy na letecké podniky České republiky chápány jako odkazy na letecké podniky určené Českou republikou.*