

(สำเนา)

เลขที่รับ ๒๒/๒๕๕๒ วันที่ ๕ ม.ค. ๒๕๕๒

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๖๕

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๕ มกราคม ๒๕๕๒

เรื่อง ร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ และพิธีสารแนบท้ายความตกลงทั้งสองฉบับ

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างความตกลงฯ รวม ๒ ฉบับ และพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ รวม ๘ ฉบับ ในเรื่องนี้
ฉบับภาษาไทย และเอกสารประกอบฉบับภาษาอังกฤษ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอ

๑. ร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ และ
พิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ จำนวน ๒ ฉบับ และ

๒. ร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ และพิธีสารแนบท้าย
ความตกลงฯ จำนวน ๖ ฉบับ

เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภาโดยด่วน ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอร่างความตกลงฯ รวม ๒ ฉบับ และพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ รวม ๘ ฉบับ
ดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ

(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

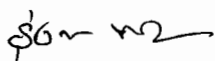
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๕

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

จิราภา พิมพ์



ตรวจ

ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON THE FULL LIBERALISATION OF AIR FREIGHT SERVICES

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred as "Lao PDR"), Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter collectively referred to as "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party")

RECALLING the Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II) issued in Bali, Indonesia on 7 October 2003, pursuant to which ASEAN is committed to deepen and broaden its internal economic integration and linkages with the world economy to realise an ASEAN Economic Community;

AFFIRMING the policy agenda for progressive implementation of full liberalisation and integration of air services in ASEAN as laid down in the Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalisation adopted at the Tenth (10th) ASEAN Transport Ministers' (ATM) Meeting on 23 November 2004 in Phnom Penh, Cambodia;

RECALLING the Vientiane Action Programme adopted at the Tenth (10th) ASEAN Summit on 29 November 2004 in Vientiane, Lao PDR, which calls for accelerating open sky arrangements and advancing liberalisation in air transport services, especially air freight services;

RECALLING also the decision of the Tenth (10th) ATM Meeting in Phnom Penh, Cambodia, on 23 November 2004 to adopt the Roadmap for Integration of Air Travel Sector and the Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and

Liberalisation 2005-2015, which provides strategic actions to further liberalise air services in ASEAN and promotes an enabling environment for a single and unified aviation market in ASEAN;

BEING committed to maintain, further develop and strengthen friendly relations and cooperation between and among their countries;

RECOGNISING that efficient and competitive international air freight services are important to develop trade, benefit consumers, and promote economic growth;

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

DESIRING to facilitate and enhance air freight services and their related activities, to complement the other transport facilitation and liberalisation efforts in ASEAN;

DESIRING to remove restrictions, on a gradual basis, so as to achieve greater flexibility and capacity in the operation of air freight services in ASEAN with a view to build a single unified aviation market of ASEAN by 2015;

BEING Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and desiring to adhere to the principles and provisions of the aforesaid Convention; and

DESIRING to conclude a Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 DEFINITIONS

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

1. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: (i) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by all the Contracting Parties to this Agreement, and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are, at any given time, effective for all the Contracting Parties to this Agreement;
2. The term "aeronautical authority" means the Minister responsible for Civil Aviation, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions;
3. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;
4. The term "territory" means the land territory, internal waters, territorial sea, archipelagic waters, the seabed and the sub-soil thereof and the airspace above them;
5. The terms "air service", "international air service", and "airline", have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
6. The term "international air freight services" means all cargo air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one ASEAN Member State ;
7. The term "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of cargo (excluding mail) in air transportation charged

by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

8. The term "agreed services" means scheduled air freight services performed for the carriage of cargo and/or mail for remuneration or hire on the specified routes;

9. The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging cargo and/or mail in international air freight services;

10. The term "user charges" means a charge imposed on airlines by the competent authorities, or permitted by them to be imposed, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crew and cargo;

11. The term "Agreement" means this Agreement, and its Implementing Protocols and any amendments thereto;

12. The term "Depository" means the Secretary-General of ASEAN; and

13. All references to the singular shall include the plural, and all references to the plural shall include the singular.

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Parties the following rights for the conduct of international air freight services by the designated airlines of the other Contracting Parties:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

- c) the rights otherwise specified in this Agreement, including those rights stated in the Implementing Protocols 1 and 2 of this Agreement.

2. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of another Contracting Party, cargo or mail carried for remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of conducting international air freight services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be transmitted in writing through diplomatic channels to the Depository who shall subsequently inform all the Contracting Parties.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisation and technical permission, each Contracting Party shall grant the appropriate authorisation and technical permission with minimum procedural delay, provided that:

- a) (i) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both; or
- (ii) subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated airline which is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party that designates the airline, is and remains substantially owned and effectively

controlled by one or more ASEAN Member States and/or its nationals, and the Contracting Party designating the airline has and maintains effective regulatory control; or

(iii) subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated airline is incorporated in and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party that designates the airline and the Contracting Party designating the airline has and maintains effective regulatory control of that airline, provided that such arrangements will not be equivalent to allowing airline(s) or its subsidiaries access to traffic rights not otherwise available to that airline(s); and

b) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air freight services by the Contracting Party considering the application or applications; and

c) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 5 (Safety) and Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

3. The Contracting Parties granting operating authorisations in accordance with paragraph 2 of this Article shall notify such action to the Depository who shall subsequently inform all the Contracting Parties.

ARTICLE 4

WITHHOLDING, REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission referred to in Article 3

(Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement with respect to an airline designated by another Contracting Party, temporarily or permanently where:

- a) the airline has failed to prove that it is qualified under Article 3 paragraphs 2 (a) (i) or (ii) or (iii) as applicable; or
- b) the airline has failed to comply with laws, regulations, and rules referred to in Article 15 (Application of Laws and Regulations) of this Agreement; or
- c) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 5 (Safety) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraphs 1(b) or 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations with the Contracting Party designating the airline, in accordance with the provisions set forth in Article 17 (Consultations and Amendment).

3. A Contracting Party that has exercised its right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines in accordance with paragraph 1 of this Article shall notify its action to the Depository and the Depository shall subsequently inform all the Contracting Parties.

4. This Article does not limit the rights of any Contracting Party to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Parties in accordance with the provisions of Article 6 (Aviation Security).

ARTICLE 5

SAFETY

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the air freight services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences of a designated airline issued, or validated by the Contracting Party that designates that said airline, and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by another Contracting Party.

2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety and security standards maintained by another Contracting Party relating to aeronautical facilities, air crew, aircraft, and operation of that other Contracting Party's designated airline(s). If, following such consultations, the first Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 6 AVIATION SECURITY

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to one another to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, as well as any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which all the Contracting Parties adhere to.

2. Each Contracting Party shall provide upon request from the other Contracting Parties all necessary assistance to one another to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their crew, airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party shall observe the security provisions required by the other Contracting Parties for entry into, departure from, and while within their respective territories and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect crew, and their carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during loading or

unloading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from another Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist one another by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that another 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. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of receipt by the other Contracting Party of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation and technical permission of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

7. Each Contracting Party shall require the airline(s) of another Contracting Party providing service to that Contracting Party to submit a written operator security programme which has been approved by the aeronautical authority of the Contracting Party of that airline for acceptance.

ARTICLE 7 TARIFFS

1. The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Contracting Party for air services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of

users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market-place.

2. Tariffs charged by airlines shall not be required to be filed with, or approved, by either Contracting Party. However, in the event the national law of a Contracting Party requires prior approval of a tariff, the tariff application shall be dealt with accordingly. In such cases, the principle of reciprocity may be applied by the Contracting Parties concerned at their discretion.

3. The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs that may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support or other anti-competitive practices.

4. The Contracting Parties shall ensure that the designated airlines provide the general public with full and comprehensive information on their air fares and rates and the conditions attached in advertisements to the public concerning their fares.

ARTICLE 8 OPERATION OF LEASED AIRCRAFT

1. When a designated airline proposes to use an aircraft other than one owned by it on the international air freight services provided in this Agreement, this would only be done subject to the following conditions:

- a) that such arrangements will not be equivalent to allowing a lessor airline access to traffic rights not otherwise available to that airline;
- b) that the financial benefit to be obtained by the lessor airline will not be dependent on the profit or

loss of the operation of the designated airline concerned, and

- c) that the responsibility for the continued airworthiness and the adequacy of operating and maintenance standards of any leased aircraft operated by an airline designated by one Contracting Party will be established in conformity with the Convention.

2. A designated airline is not otherwise prohibited from providing air services using leased aircraft provided that any lease arrangement entered into satisfies the conditions listed in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 9 COMMERCIAL ACTIVITIES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Parties, the designated airline of ~~one~~ a Contracting Party shall have the right:

- a) in relation to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Parties managerial and other specialist staff, office equipment and other related equipment and promotional materials required for the operation of international air freight services;
- b) to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision, promotion and sale of air services;
- c) to engage in the sale of air services in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents; to sell such air services, and any person shall be free to purchase such services in local currency of

that territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries;

- d) to convert and remit to the territory of its incorporation, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance. Such conversion and remittance shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party concerned;
- e) to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territories of the other Contracting Parties in local currency. At their discretion, the airline(s) of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Parties in freely convertible currencies according to local currency regulation.

2. In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, the designated airline(s) may, subject to national laws and regulations, enter into cooperative marketing arrangements which may include but are not limited to code-sharing, block-space with:

- a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- b) an airline or airlines of the other Contracting Parties; and
- c) a surface transportation provider of any Contracting Parties

provided that all participants in such arrangements hold the appropriate authorisation and meet the requirements applied to such arrangements.

3. Subject to the national laws, rules and regulations of each Contracting Party, any designated airline(s) and indirect providers of cargo transportation of each Contracting Party shall be permitted without restriction to employ in connection with international air freight services any surface transportation for cargo to or from any points within or outside the territories of the Contracting Parties, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Subject to the national laws, rules and regulations of each Contracting Party, the designated airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

ARTICLE 10 CHANGE OF GAUGE

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of another Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

- a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be; and

- b) in the case of a change of aircraft in the territory of another Contracting Party and where more than one aircraft is allowed to operate beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector, provided that the total authorised capacity of all the outbound aircraft, when combined together, shall not be more than the total capacity of the aircraft arriving at the point of change of gauge.

2. For the purpose of change of gauge operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national laws, rules and regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

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

ARTICLE 11 USER CHARGES

1. No Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of another Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air freight services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users

to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 12 CUSTOMS DUTIES

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of any other Contracting Party to the fullest extent possible under its national laws, rules and regulations from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, ground equipment, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items, such as printed air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline, intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1:

- a) introduced into the territory of the Contracting Party by or on behalf of the designated airline of another Contracting Party;
- b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of another Contracting Party;
or
- c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of another Contracting Party and intended for use in operating the agreed services

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

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

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airline(s) of one Contracting Party has contracted with another designated airline, which similarly enjoys such exemptions from another Contracting Party or Contracting Parties, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party or Contracting Parties of the items specified in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 13 FAIR COMPETITION

Each Contracting Party agrees:

- a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air freight services governed by this Agreement, and
- b) to take action to eliminate all forms of discrimination and/or anti-competitive practices by that Contracting Party and/or its designated airlines that it deems to adversely affect the competitive position of a designated airline of any other Contracting Party.

ARTICLE 14

SAFEGUARDS

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible anti-competitive practices that may merit closer examination:

- a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the international air freight services to which they relate;
- b) the addition of excessive capacity or frequency of international air freight services;
- c) the practices in question are sustained rather than temporary;
- d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to another airline;
- e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
- f) behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

2. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of another Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, or any discrimination by means of undue state aid and/or subsidy by that other Contracting Party, they may request consultations in accordance with Article 17 (Consultations and Amendment) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for

the request, and the consultations shall begin within fifteen (15) days of the receipt of such request.

3. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, any Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 18 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

4. The grant of state aid and/or subsidy shall be transparent among the Contracting Parties, and shall not distort competition among the designated airlines of the Contracting Parties. The Contracting Parties concerned shall furnish other interested Contracting Parties, upon their requests, with complete information on such grant and any revision to or extension of such grant. Such information shall be treated with the utmost sensitivity and confidentiality.

ARTICLE 15 APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the airlines designated by any other Contracting Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such crew or cargo of the airlines of any other Contracting Party.

3. Cargo in transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for

reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

ARTICLE 16 STATISTICS

The aeronautical authority of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Parties, upon request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

ARTICLE 17 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult with one another from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement. Unless otherwise agreed, such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party or Parties receive, through diplomatic or other appropriate channels, a written request, including an explanation of the issues to be raised. When the date for consultations has been agreed, the requesting Contracting Party shall also notify all the other Contracting Parties of the consultations and the issues to be raised. Any Contracting Party may attend. Once the consultations have been concluded, all the Contracting Parties as well as the Depository shall be notified of the results.

2. If one third of the Contracting Parties consider it desirable to amend any provision of this Agreement, they shall be entitled, by request addressed to the Secretary-General of ASEAN, given not earlier than twelve (12) months after the entry into force of this Agreement, to call a meeting of all the Contracting Parties in order to consider any amendments which they may propose to this Agreement.

Such amendment, if agreed among all the Contracting Parties and if necessary after consultations in accordance with paragraph 1 of this Article, shall come into effect when more than half of the Contracting Parties have deposited their Instruments of Ratification or Acceptance of such amendment.

3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning international air freight services by which all the Contracting Parties become bound, this Agreement shall be so modified as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 18 SETTLEMENT OF DISPUTES

The provisions of the ASEAN Protocol on Enhanced Dispute Settlement Mechanism, done at Vientiane, Lao PDR, on 29 November 2004 and any amendment thereto, shall apply to disputes arising under this Agreement.

ARTICLE 19 RELATIONSHIP TO OTHER AGREEMENTS

1. This Agreement or any actions taken thereto shall not affect the rights and obligations of the Contracting Parties under any existing agreements or international conventions to which they are also Contracting Parties, except as provided in paragraph 3 of this Article.

2. Nothing in this Agreement shall prejudice the rights or the exercise of these rights by any Contracting Party under the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, in particular with regard to freedom of the high seas, rights of innocent passage, archipelagic sea lanes passage or transit passage of ships and aircraft, and consistent with the Charter of the United Nations.

3. In the event of any inconsistency between a provision of this Agreement and a provision of any existing bilateral or multilateral air services agreement(s) (including any amendments thereto), by which two or more of the ASEAN Member States are bound or which is not covered by this Agreement, the provision which is less restrictive or more liberal or which is not covered by this Agreement, shall prevail between the said Contracting Parties. If the inconsistency concerns provisions relating to safety or aviation security, the provisions prescribing a higher or more stringent standard of safety or aviation security shall prevail to the extent of the inconsistency.

ARTICLE 20 FINAL PROVISIONS

1. This Agreement shall be deposited with the Depository who shall promptly furnish a certified true copy thereof to each Contracting Party.

2. This Agreement is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with Depository who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

3. This Agreement shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified, or accepted it.

4. Subject to paragraph 3 of this Article, the Implementing Protocols of this Agreement shall enter into force upon ratification or acceptance as set out in the "Final Provisions" of each of the respective Implementing Protocol(s). The provisions of this Agreement shall only apply in respect of the Implementing Protocol that has entered into force among the Contracting Parties that have ratified or accepted it.

5. The Depository shall maintain a centralised register of airline designations and operating authorisation in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement.

6. When this Agreement has entered into force for all the Contracting Parties, the 2002 ASEAN Memorandum of Understanding on Air Freight Services shall cease to have effect.

7. The Depository shall register this Agreement with the International Civil Aviation Organisation as soon as it enters into force.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed this ASEAN Multilateral Agreement On The Full Liberalisation of Air Freight Services.

DONE at **Manila, the Philippines**, this day ofin the Year Two Thousand and Eight, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:

.....
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:

.....
SUN CHANTHOL

Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

.....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works & Transport

For Malaysia:

.....
DATUK ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:

.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport
For the Republic of the Philippines:

.....
GEN. LEANDRO R. MENDOZA (Ret.)

Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:

.....
SANTI PROMPHAT
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

**PROTOCOL 1
ON UNLIMITED THIRD, FOURTH AND FIFTH FREEDOM
TRAFFIC RIGHTS AMONG DESIGNATED POINTS
IN ASEAN**

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic, Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter referred to collectively as "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party"),

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Full Liberalisation of Air Freight Services signed on _____ in _____ (hereinafter referred to as "the Agreement");

RECOGNISING also paragraph 3 of Article I of the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation signed on 28 January 1992 in Singapore, that, in the implementation of economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements; and

DESIRING to remove restrictions on air freight services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2008,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol, the term "fifth (5th) freedom traffic rights" means intermediate and beyond fifth (5th) freedom traffic rights which are to be operated wholly within ASEAN.

Article 2 – Routing & Traffic Rights

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate international air freight services among designated points with international airports with full third (3rd), fourth (4th) and fifth (5th) freedom traffic rights.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the right to take on board or put down, in the territory of any other Contracting Party cargo or mail carried for remuneration and destined for or coming from points in the territory of any non-Contracting Party or non-ASEAN Member States, shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

Article 3 – Capacity and Frequency

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air freight services operated under this Protocol as provided in Article 2.

Article 4 – Specification of Points

1. The designated points of the Contracting Parties as mentioned in Article 2 are listed below:

Brunei Darussalam	:	Bandar Seri Begawan
Cambodia	:	Phnom Penh
Indonesia	:	Batam, Balikpapan, Biak, Makassar, Manado, Palembang, Pontianak
Lao PDR	:	Vientiane, Luang Phabang, Pakse
Malaysia	:	Kuala Lumpur
Myanmar	:	Yangon, Mandalay
Philippines	:	Clark, Subic, Cebu, Davao,

		Iloilo, Laoag
Singapore	:	Singapore
Thailand	:	Bangkok, Chiang Mai, Hat Yai, Khon Kaen, Phuket, U-Tapao, Ubon Ratchathani
Viet Nam	:	Ha Noi, Da Nang, Ho Chi Minh City, Chu Lai

2. The Contracting Parties may designate additional points on a voluntary basis. Such designation shall be transmitted in writing through diplomatic channels to the Depository and the Depository shall notify all the other Contracting Parties.

Article 5 - Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. serve intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
- d. omit stops at any point or points; and
- e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves from a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Article 6 - Timetable Approval and Supplementary Flights

1. The designated airline(s) of each Contracting Party may be required to submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. Any modification thereof shall be submitted for consideration at least fifteen (15) days prior to the operation.
2. For supplementary flights which the designated airline(s) of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least four (4) working days prior to the operation of such flights.

Article 7 - Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Depository who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.
2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Depository who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.
3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on the date of the deposit of

such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.

4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 17 (Consultations and Amendment) of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed Protocol 1 On Unlimited Third, Fourth And Fifth Freedom Traffic Rights Among Designated Points In ASEAN.

DONE at _____, this day ofin the Year **Two Thousand and Eight**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:

.....
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:

.....
SUN CHANTHOL
Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

.....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works & Transport

For Malaysia:

.....
DATUK ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:

.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:

.....
GEN. LEANDRO R. MENDOZA (Ret.)
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:

.....
SANTI PROMPHAT
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

**PROTOCOL 2
ON UNLIMITED THIRD, FOURTH AND FIFTH FREEDOM
TRAFFIC RIGHTS AMONG ALL POINTS WITH
INTERNATIONAL AIRPORTS IN ASEAN**

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic, Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter referred to collectively as "Contracting Parties" and individually as "Contracting Party"),

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Full Liberalisation of Air Freight Services signed on (date) in (venue) (hereinafter referred to as "the Agreement");

RECOGNISING also paragraph 3 of Article I of the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation signed on 28 January 1992 in Singapore, that, in the implementation of economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements; and

DESIRING to remove restrictions on air freight services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2008;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol, the term "fifth (5th) freedom traffic rights" means intermediate and beyond fifth (5th) freedom traffic rights which are to be operated wholly within ASEAN.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate international air freight services among all points with international airports with full third (3rd), fourth (4th) and fifth (5th) freedom traffic rights by 31 December 2008.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the right to take on board or put down, in the territory of any other Contracting Party cargo or mail carried for remuneration and destined for or coming from points in the territory of any non-Contracting Party or non-ASEAN Member States, shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

Article 3 – Capacity and Frequency

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air freight services operated under this Protocol.

Article 4 – Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. serve intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
- d. omit stops at any point or points; and
- e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves from a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Article 5 – Timetable Approval and Supplementary Flights

1. The designated airline(s) of each Contracting Party may be required to submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. Any modification thereof shall be submitted for consideration at least fifteen (15) days prior to the operation.

2. For supplementary flights which the designated airline(s) of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least four (4) working days prior to the operation of such flights.

Article 6 – Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Depository who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.

2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Depository who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or

Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on the date of deposit of such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.

4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 17 (Consultations and Amendment) of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed Protocol 2 On Unlimited Third, Fourth And Fifth Freedom Traffic Rights Among All Points With International Airports In ASEAN.

DONE at _____, this day ofin the Year **Two Thousand and Eight**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:

.....
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:

.....
SUN CHANTHOL
Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

.....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works & Transport

For Malaysia:

.....
DATUK ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:

.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:

.....
GEN. LEANDRO R. MENDOZA (Ret.)
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:

.....
SANTI PROMPHAT
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ต่อไปเรียกว่า “สปป. ลาว”) มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ต่อไปเรียกโดยรวมว่า “ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ” หรือเฉพาะรายว่า “ภาคีผู้ทำความตกลง”)

ระลึกถึงปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยข้อตกลง ฉบับที่ 2 (ปฏิญญาบาห์ลี ฉบับที่ 2) ออกที่บาห์ลี อินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม ค.ศ. 2003 ตามที่อาเซียนได้ผูกพันที่จะขยายระดับและขอบเขตของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจภายในกลุ่มและการเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก เพื่อนำไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ยืนยันวาระนโยบายส่งเสริมความก้าวหน้าของการเปิดเสรีอย่างเต็มที่และการรวมกลุ่มของการบริการเดินอากาศในอาเซียนตามที่ได้วางไว้ในแผนปฏิบัติการในรวมกลุ่มและเปิดเสรีของการขนส่งทางอากาศของอาเซียนที่ได้รับรองในที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน (เอทีเอ็ม) ครั้งที่สิบ (10) เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ที่กรุงพนมเปญ กัมพูชา

ระลึกถึงแผนปฏิบัติการเวียงจันทน์ที่ได้รับรองในที่ประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่สิบ (10) เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ที่นครเวียงจันทน์ สปป. ลาว ที่ซึ่งเรียกร้องให้เร่งรัดการตกลงเปิดน่านฟ้าเสรีและยกระดับการเปิดเสรีในบริการขนส่งทางอากาศ โดยเฉพาะบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ระลึกถึงข้อตัดสินใจของที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนครั้งที่สิบ (10) เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ที่กรุงพนมเปญ กัมพูชา ที่ได้รับรองแผนการรวมกลุ่มสาขาการเดินทางทางอากาศและแผนปฏิบัติการรวมกลุ่มและเปิดเสรีของการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ปี ค.ศ. 2005-2015 ซึ่งได้กำหนดแผนกลยุทธ์ต่างๆ ในเปิดเสรีการบริการเดินอากาศในอาเซียนเพิ่มขึ้น และส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่สามารถทำให้เกิดการรวมเป็นตลาดการขนส่งทางอากาศเดียวกันในอาเซียน

ต่างได้ผูกพันที่จะคงไว้ พัฒนาเพิ่มขึ้น และกระชับความสัมพันธ์ที่เป็นมิตรและความร่วมมือกันของแต่ละประเทศให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

ตระหนักว่า บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพและมีการแข่งขันเป็นสิ่งสำคัญต่อการพัฒนาการค้า ให้ประโยชน์ต่อผู้บริโภค และส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

ปรารภนาที่จะทำให้มั่นใจว่าความมั่นคงและปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ในระดับสูงสุด และยืนยันว่าตนให้ความสำคัญในเรื่องการกระทำหรือการคุกคามต่อความมั่นคงปลอดภัยของอากาศยาน ที่ซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของทรัพย์สิน เป็นผลเสียต่อการดำเนินการของการขนส่งทางอากาศ และบ่อนทำลายความมั่นใจของประชาชนในเรื่องความปลอดภัยของการบินพลเรือน

ปรารภนาที่จะอำนวยความสะดวกและส่งเสริมบริการขนส่งสินค้าทางอากาศและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องของตน เพื่อเสริมการอำนวยความสะดวกของการขนส่งอื่นและความพยายามในการเปิดเสรีในอาเซียน

ปรารภนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ตามลำดับ เพื่อให้ช่วยให้บรรลุถึงความคล่องตัวและความสามารถที่เพิ่มขึ้นในการดำเนินการขนส่งสินค้าทางอากาศในอาเซียน โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างตลาดการบินร่วมในอาเซียนที่เป็นหนึ่งเดียวภายในปี ค.ศ. 2015

ต่างเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 และปรารภนาที่จะยึดมั่นในหลักการและข้อบทต่างๆ ของอนุสัญญาฯ ดังกล่าว และ

ปรารภนาที่จะทำความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1

คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้เท่านั้น นอกจากบริบทต้องการให้หมายความเป็นอย่างอื่น

1. คำว่า "อนุสัญญาฯ" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 และรวมถึง (1) ข้อแก้ไขใด ๆ ที่มีผลบังคับใช้ตามข้อ 94(ก) ของอนุสัญญาฯ และซึ่งได้ให้สัตยาบันโดยภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดแห่งความตกลงนี้ และ (2) ภาคผนวกใด ๆ หรือข้อแก้ไขใด ๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญาฯ นั้น ตราบเท่าที่ภาคผนวกและข้อแก้ไขมีผลใช้บังคับตามเวลาที่กำหนดสำหรับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดแห่งความตกลงนี้
2. คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ให้หมายถึงรัฐมนตรีที่รับผิดชอบด้านการบินพลเรือน หรือบุคคลหรือองค์คณะใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ซึ่งในเวลานี้ปฏิบัติโดยรัฐมนตรี หรือหน้าที่ที่คล้ายคลึงกัน

3. คำว่า "สายการบินที่กำหนด" ให้นำหมายถึง สายการบินสายหนึ่งที่ได้รับการกำหนดและอนุญาต ตามข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) แห่งความตกลงฉบับนี้
4. คำว่า "อาณาเขต" ให้นำหมายถึง อาณาเขตพื้นดิน พื้นน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต ทะเลหมู่เกาะ พื้นทะเล และดินใต้ทะเลที่ว่่านั้น และห้วงอากาศเหนือบริเวณนั้น
5. คำว่า "บริการเดินอากาศ" และ "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" และ "สายการบิน" ให้นำมีความหมายตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 96 แห่งอนุสัญญาฯ ตามลำดับ
6. คำว่า "บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ" ให้นำหมายถึง การขนส่งเฉพาะสินค้าทางอากาศทั้งหมดที่ผ่านห้วงอากาศเหนืออาณาเขตของประเทศสมาชิกอาเซียนมากกว่าหนึ่งประเทศ
7. คำว่า "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้นำหมายถึง ราคา ค่าระวาง หรือค่าธรรมเนียมใดๆ ในการรับขนส่งสินค้า (ไม่รวมถึงไปรษณีย์ภัณฑ์) ที่สายการบินรวมถึงตัวแทนเรียกเก็บในการขนส่งทางอากาศ และเงื่อนไขที่กำหนดใช้กับราคา ค่าระวาง หรือค่าธรรมเนียมดังกล่าว
8. คำว่า "บริการที่ตกลง" ให้นำหมายถึง บริการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบประจำที่กระทำการรับขนส่งสินค้า และ/หรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อผลตอบแทนหรือค่าจ้าง ตามเส้นทางที่ระบุ
9. คำว่า "การแฉะลงมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า" ให้นำหมายถึง การแฉะลงของบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่มีความมุ่งประสงค์อื่นนอกจากการนำขึ้น หรือขนลง ซึ่งสินค้า และ/หรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์
10. คำว่า "ค่าภาระ" ให้นำหมายถึง ค่าภาระที่เรียกเก็บจากสายการบินโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ หรือได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจให้เรียกเก็บในการจัดหาทรัพย์สินของสนามบิน หรือสิ่งอำนวยความสะดวก หรือเครื่องช่วยในการเดินอากาศ รวมทั้งบริการที่เกี่ยวข้อง และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับอากาศยาน ลูกเรือ ผู้โดยสาร และสินค้า
11. คำว่า "ความตกลงฯ" ให้นำหมายถึงความตกลงฉบับนี้ และพิธีสารประกอบการดำเนินการของความตกลงนี้ และข้อแก้ไขใดๆ ในความตกลงหรือภาคผนวกหรือพิธีสารประกอบการดำเนินการ
12. คำว่า "ผู้เก็บรักษา" ให้นำหมายถึงเลขอาธิการอาเซียน และ
13. ข้ออ้างอิงทั้งหมดที่อ้างถึงคำเอกพจน์ให้รวมถึงคำพหูพจน์ และข้ออ้างอิงทั้งหมดที่อ้างถึงคำพหูพจน์ให้รวมถึงคำเอกพจน์

ข้อ 2

การให้สิทธิ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิแก่ภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ นั้น ดังต่อไปนี้
 - ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่แฉะลง
 - ข) สิทธิในการแฉะลงในอาณาเขตของตน โดยไม่มีความมุ่งประสงค์ทางการค้า
 - ค) สิทธิอื่นๆ ที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้ รวมทั้งสิทธิต่างๆ ที่ระบุในพิธีสารประกอบการ

ดำเนินการ 1 และ 2 ของความตกลงนี้

2. ไม่มีข้อความใดในความตกลงนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในการรับขนส่งสินค้า หรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อสินจ้างในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

ข้อ 3

การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินได้มากสายเท่าที่ต้องการ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศตามความตกลงนี้ และมีสิทธิที่จะถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดดังกล่าว การกำหนดนั้นให้ส่งเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านช่องทางทางการทูตไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบต่อไป

2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบินดังกล่าว พร้อมกับคำขอจากสายการบินที่กำหนดนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องให้การอนุญาตด้านเทคนิคและอนุญาตที่เหมาะสมโดยไม่มีชักช้า ในรูปแบบและวิธีที่กำหนดในการอนุญาตดำเนินการและการอนุญาตด้านเทคนิค โดยมีเงื่อนไขว่า

ก) (1) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่ในภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น หรือทั้งสองอย่าง หรือ

(2) ขึ้นอยู่กับการยอมรับของภาคีผู้ทำความตกลงที่รับคำขอนั้น สายการบินที่กำหนดเป็นบริษัทและมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่อยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินที่ซึ่งมีและคงไว้ซึ่งกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงโดยรัฐสมาชิกหนึ่งหรือหลายรัฐ และ/หรือ คนชาติอาเซียน โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินยังคงควบคุมเชิงกำกับดูแล

(3) ขึ้นอยู่กับการยอมรับของภาคีผู้ทำความตกลงที่รับคำขอนั้น สายการบินที่กำหนดเป็นบริษัทและมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่อยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบิน ที่คงไว้ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลของสายการบินนั้น โดยมีเงื่อนไขว่าการกระทำดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเสมือนการอนุญาตให้สิทธิการบินที่มีได้มีไว้สำหรับสายการบินหรือบริษัทลูกของสายการบินนั้น และ

ข) สายการบินที่กำหนดมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่ใช้อยู่เป็นปกติในการดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่ภาคีผู้ทำความตกลงใช้ในการพิจารณาคำขอ และ

ค) ภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินได้ทำตามข้อกำหนดที่วางไว้ในข้อ 5 (ความปลอดภัย) และข้อ 6 (การรักษาความปลอดภัยการบิน) ของความตกลงนี้

3. ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่อนุญาตให้ดำเนินการตามวรรค 2 ของข้อนี้ จะต้องแจ้งเรื่องการ

ดำเนินการเช่นว่านั้นไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบต่อไป

ข้อ 4

การระงับ การเพิกถอน การพักใช้ และ การตั้งข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัด ใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคตามที่อ้างถึงในข้อ 3 (การกำหนดสายการบิน และการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงนี้ กับสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลง อีกฝ่ายหนึ่ง เป็นการชั่วคราวหรือถาวร เมื่อ

ก) สายการบินไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ามีคุณสมบัติตามข้อ 3 วรรค 2 (ก) (1) หรือ (2) หรือ (3) ตามที่นำมาใช้ได้ หรือ

ข) สายการบินไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบตามที่อ้างถึงในข้อ 15 (การใช้กฎหมายและข้อบังคับ) ของความตกลงนี้ หรือ

ค) ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายมิได้คงไว้และจัดการมาตรฐานตามที่วางไว้ในข้อ 5 (ความปลอดภัย) ของความตกลงนี้

2. เว้นแต่การดำเนินการอย่างฉับพลันจะจำเป็นเพื่อป้องกันการไม่ปฏิบัติตามวรรค 1 (ข) หรือ 1 (ค) ของข้อนี้ต่อไปอีก สิทธิที่กำหนดขึ้นตามข้อนี้จะใช้ได้ภายหลังจากที่มีการปรึกษาหารือกับ ภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินเท่านั้น ตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในข้อ 17 (การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง)

3. ภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้ใช้สิทธิในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัด ใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินหนึ่งหรือสายการบินหลายสาย ตามวรรค 1 ของข้อนี้ จะต้องแจ้งการดำเนินการไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลง ทั้งหมดทราบต่อไป

4. ความในข้อนี้ ไม่ได้จำกัดสิทธิของภาคีผู้ทำความตกลงใดๆ ในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ตามบทบัญญัติของข้อ 6 (การรักษาความปลอดภัย การบิน)

ข้อ 5

ความปลอดภัย

1. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศตามความตกลงนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตต่างๆ ของสายการบินที่กำหนด ซึ่งออกและกระทำให้ใช้ได้โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินนั้น ซึ่งยังคงมีผลใช้ได้อยู่ โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดในการออกใบสำคัญหรือใบอนุญาตนั้นจะต้องเท่าเทียมมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญาฯ เป็นอย่างน้อย อย่างไรก็ตาม ใ้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะ

ปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตนโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่คงไว้โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย ในเรื่องเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น ภายหลังจากการหารือดังกล่าว หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกพบว่าภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายมิได้คงไว้และจัดการมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยรวมถึงข้อกำหนดต่าง ๆ ในเรื่องดังกล่าว อย่างน้อยเท่ากับมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายจะได้รับแจ้งการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่าง ๆ ซึ่งจำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายจะต้องจัดการแก้ไขอย่างเหมาะสม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะระงับ เพิกถอน พักใช้ ดึงเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิค กับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง หรือหลายสายที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในกรณีที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายไม่ได้ดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสมภายในเวลาที่เหมาะสม

ข้อ 6

การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และอนุสัญญาหรือพิธีสารอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดร่วมเป็นภาคีอยู่
2. เมื่อมีการร้องขอจากภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันเพื่อป้องกันการทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายและการกระทำอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน เช่นว่านั้น ลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และเพื่อแจ้งให้ทราบถึงการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ จะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญา ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ จะต้องกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน ผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาถาวรอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น
4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องทราบถึงข้อบทเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของตน และต้องมีมาตรการที่พอเพียงที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตรา ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัวของลูกเรือ รวมทั้งสินค้าและพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างนำขึ้นหรือขนลง ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย
5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามของการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่น ๆ ต่อความปลอดภัยของลูกเรือ อากาศยาน ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย
6. เมื่อภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลอันสมควรให้เชื่อได้ว่าภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินการผิดไปจากข้อบทการรักษาความปลอดภัยของข้อนี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงนั้นอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือทันทีกับเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การไม่บรรลุถึงข้อตกลงที่น่าพอใจภายใน 15 วัน นับจากวันที่ได้รับการร้องขอจากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรก จะต้องเป็นเหตุในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขและข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อปรากฏเหตุฉุกเฉิน ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจใช้มาตรการชั่วคราวก่อนครบกำหนด 15 วัน
7. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายต้องกำหนดให้สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่ให้บริการไปยังภาคีผู้ทำความตกลงนั้น ยื่นแผนการรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองโดยเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงของสายการบินนั้นเพื่อให้การยอมรับ

ข้อ 7

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งใช้เรียกเก็บสำหรับบริการที่ครอบคลุมโดยความตกลงนี้ จะต้องอยู่ในระดับที่สมเหตุ

สมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ผลประโยชน์ของผู้ใช้ ดันทุนในการดำเนินงาน ลักษณะของบริการ กำไรอันสมควร พิกัดอัตราค่าขนส่งของสายการบินอื่นๆ และข้อพิจารณาเชิงพาณิชย์อื่นๆ ในตลาด

2. ภาคิผู้ทำควมดกกลงฝ้ายใตฝ้ายหนึ่งไม่จำเป็นต้งแจ้หรือขอควมเห็นชอบซึ่งพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบิน อย่างไรก็ดี ในกรณีทีกฎหมยภยในประเทศของภคิผู้ทำควมดกกลงหนึ่งกำหนดว่พิกัดอัตราค่าขนส่งต้งได้รับการเห็นชอบก่อนล่วงหน้า ก็จะต้องมีการยื่นขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งตามนั้น ในกรณีเช่นนี้ หลักการต้งตอบแทนอจนำมาใช้โดยดุลพินิจของภคิผู้ทำควมดกกลงต้ง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3. ภาคิผู้ทำควมดกกลงต้ง ๆ ดกกลงทีจะให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อพิกัดอัตราค่าขนส่งทีอจจะถูกปฏิเสธด้วยเหตุทีมีความไม่เท่าเทียมกันอย่างไรเหตุผล สูงเกินควร หรือมีข้อจำกัด เนื่องจากการใช้อำนาจครอบงำในทางมิชอบ หรือต้งเกินควร อันเนื่องมาจากการอุดหนุนหรือสนับสนุนโดยทางตรงหรือทางอ้อมของรัฐบาล หรือวิธีปฏิบัติทีไม่ส่งเสริมการแข่งขันอื่นๆ

4. ภาคิผู้ทำควมดกกลงจะต้องทำให้มั่นใจว่สายการบินทีกำหนดได้ให้ข้อมูลทั้งหมดโดยรวมกับสาธารณะชนทั่วไปในเรื่องอัตราค่าโดยสารและค้ارةวางและเงื่อนไขทีเกี่ยวข้องในการโฆษณาต่อสาธารณะ

ข้อ 8

การดำเนินบริการด้วยอากาศยานเช่า

1. เมื่อสายการบินทีกำหนดเสนอทีจะใช้อากาศยานนอกเหนือจากทีตนเป็นเจ้าของในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศทีกำหนดไว้ตามควมดกกลงนี้ จะกระทำได้โดยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต้งต้งต่อไปนี้เท่านั้น

ก) ข้อดกกลงต้ง ๆ จะต้องไม่เป็นเสมือนการอนุญาตให้สายการบินผู้ให้เช่าได้รับสิทธิรับขนการจราจรทีสายการบินนั้นไม่ได้มีสิทธิอยู่

ข) ผลประโยชน์ด้านการเงินทีสายการบินผู้ให้เช่าได้รับ จะต้องไม่ขึ้นอยู่กับผลกำไรหรือขาดทุนของการดำเนินบริการของสายการบินทีกำหนดทีเกี่ยวข้อง และ

ค) ความรับผิดชอบต่อควมสมควรเดินอากาศทีมีอยู่และความเพียงพอของมาตรฐานการปฏิบัติการบินและการบำรุงรักษาของอากาศยานทีเช่ามา ซึ่งดำเนินบริการโดยสายการบินทีกำหนดโดยภคิผู้ทำควมดกกลงฝ้ายหนึ่งจะต้องกำหนดขึ้นและเป็นไปตามอนุสัญญาฯ

2. สายการบินทีกำหนดสายหนึ่งจะไม่ถูกห้ามในการจัดบริการโดยใช้อากาศยานเช่า โดยมีเงื่อนไขว่ ข้อดกกลงการเช่าใดๆ ทีได้มีการจัดทำจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขต้งต้งต่างๆ ทีได้ระบุไว้ในข้อ 1 ของควมดกกลงนี้

ข้อ 9

กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์

1. ตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะมีสิทธิ

- ก) เกี่ยวกับการเข้ามา การพำนักอาศัย และการว่าจ้าง การนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายอื่น ซึ่งบุคลากรในด้านการบริหาร ผู้ชำนาญพิเศษอื่น ๆ เครื่องใช้สำนักงาน และเครื่องใช้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และวัสดุส่งเสริมการขายต่างๆ ที่ใช้ในการดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ
- ข) การตั้งสำนักงานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นเพื่อมุ่งประสงค์ในการจัดหาส่งเสริม และขายบริการขนส่งทางอากาศ
- ค) ทำการขายบริการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายโดยตรง และขายบริการขนส่งดังกล่าว ตามดุลพินิจของสายการบิน ผ่านตัวแทน และบุคคลใดๆ มีอิสระในการที่จะซื้อบริการขนส่งนั้นด้วยเงินสกุลท้องถิ่นที่ใช้อยู่ในอาณาเขตนั้น หรือ ในเงินสกุลของประเทศอื่นที่อาจแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ
- ง) แลกเปลี่ยนและส่งกลับไปยังอาณาเขตของบริษัทตนเมื่อต้องการ ซึ่งเงินรายได้ที่เกิดขึ้นภายในประเทศที่เกินไปจากเงินใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายในประเทศ การแลกเปลี่ยนและส่งกลับจะต้องได้รับอนุญาตโดยพลันโดยไม่มีข้อบังคับหรือภาษีที่เกี่ยวข้อง ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้กับการซื้อขายและการส่งเงินออกขณะนั้นในวันที่สายการบินยื่นขอส่งเงินครั้งแรก การแลกเปลี่ยนและส่งกลับเช่นว่านั้นจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบังคับการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของภาคีผู้ทำความตกลงที่เกี่ยวข้อง
- จ) ในการชำระค่าใช้จ่ายท้องถิ่น รวมทั้งซื้อเชื้อเพลิง ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ด้วยเงินสกุลท้องถิ่น สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าว ตามดุลพินิจของตน ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นในเงินสกุลที่แลกเปลี่ยนโดยเสรีที่กำหนดโดยข้อบังคับเงินสกุลท้องถิ่น

2. ในการดำเนินบริการหรือเสนอบริการที่ได้รับอนุญาตในเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายอาจเข้าร่วมในข้อตกลงร่วมมือด้านการตลาด ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ ซึ่งอาจรวมถึง แต่ไม่เป็นการจำกัดเฉพาะการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน การตกลงซื้อขายระวางที่นั่งบนเที่ยวบินร่วมกับ

- ก. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน
- ข. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ และ
- ค. ผู้ให้บริการขนส่งภาคพื้นของภาคีผู้ทำความตกลงใดๆ

โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้เข้าร่วมในข้อตกลงดังกล่าว ได้รับการอนุญาตอันเหมาะสมและมีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ใช้กับข้อตกลงนั้น

3. ภายใต้กฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับแห่งชาติของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายใดๆ และผู้จัดบริการขนส่งสินค้าทางอ้อมของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะได้รับอนุญาตโดยไม่มีข้อจำกัดในการว่าจ้างบริการขนส่งภาคพื้นดินใดๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศสำหรับสินค้าไปยัง

หรือมาจากจุดใดๆ ภายใน หรือภายนอกอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ รวมทั้งการขนส่งไปยังและมาจากทุกท่าอากาศยานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านศุลกากร และรวมถึง ในกรณีที่เกี่ยวข้อง สิทธิในการขนส่งสินค้าที่ยังไม่เสียภาษีภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง สินค้าเช่นว่านั้น ไม่ว่าจะขนส่งโดยทางภาคพื้นดินหรือทางอากาศ จะต้องเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและพิธีการด้านศุลกากรของท่าอากาศยาน ภายใต้กฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับแห่งชาติของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย สายการบินที่กำหนดอาจเลือกที่จะดำเนินการขนส่งภาคพื้นดินของตนเอง หรือจัดทำข้อตกลงกับผู้ขนส่งภาคพื้นอื่น รวมถึงการขนส่งภาคพื้นดินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่น และผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอ้อม บริการขนส่งสินค้าต่อเนื่องเช่นว่านั้น อาจเสนอให้ราคาเดียว ซึ่งเป็นราคาของการขนส่งทางอากาศและภาคพื้นดินรวมกัน ภายใต้เงื่อนไขว่าจะไม่ทำให้ผู้ส่งสินค้าเข้าใจผิดในข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการขนส่งนั้น

ข้อ 10

การเปลี่ยนแปลงอากาศยาน

1. ในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวบินในบริการที่ตกลง สายการบินที่กำหนดแต่ละสายอาจเลือกเปลี่ยนแปลงอากาศยานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือ ณ จุดใดๆ ตามเส้นทางที่ระบุ โดยมีเงื่อนไขว่า
 - ก) อากาศยานที่ใช้ดำเนินการผันจากจุดที่เปลี่ยนแปลงอากาศยานจะต้องถูกจัดให้มีกำหนดเวลาที่สอดคล้องกับอากาศยานขาเข้า หรือขาออก แล้วแต่กรณี และ
 - ข) ในกรณีที่เป็นการเปลี่ยนแปลงอากาศยานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และได้รับอนุญาตให้ดำเนินการบริการด้วยอากาศยานได้มากกว่าหนึ่งลำ อากาศยานที่ใช้ในการดำเนินการผันจากจุดที่เปลี่ยนจะมีขนาดเท่ากันได้ไม่เกินหนึ่งลำ และจะไม่มีอากาศยานลำใดที่มีขนาดใหญ่กว่าอากาศยานที่ใช้ในช่วงเส้นทางเสรีภาพที่สามและสี่ โดยมีเงื่อนไขว่า ความจุรวมของอากาศยานขาออกทั้งหมด เมื่อรวมเข้าด้วยกัน จะต้องไม่มากกว่าความจุรวมของอากาศยานขาเข้า ณ จุดที่เปลี่ยนแปลงอากาศยาน
2. เพื่อความมุ่งประสงค์ของการดำเนินการเปลี่ยนแปลงอากาศยาน สายการบินที่กำหนดอาจใช้อุปกรณ์ของตน และภายใต้กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับแห่งชาติ อุปกรณ์เช่า และอาจดำเนินการภายใต้ข้อตกลงทางพาณิชย์กับสายการบินอีกสายหนึ่ง
3. สายการบินที่กำหนดอาจใช้ชื่อเที่ยวบินเดียวกัน หรือแตกต่างกัน ในช่วงเส้นทางที่ได้มีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงอากาศยาน

ข้อ 11

ค่าภาระ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องไม่เรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บค่าภาระกับสายการบินที่

กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ด้วยอัตราที่สูงกว่าค่าภาระที่เรียกเก็บกับสายการบินของตนเองในการดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะคล้ายกัน

2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการปรึกษาหารือในเรื่องค่าภาระต่างๆ ระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บและสายการบินที่ใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดให้โดยเจ้าหน้าที่ที่เรียกเก็บนั้น ถ้าเป็นไปได้โดยผ่านองค์กรตัวแทนของสายการบิน และจะต้องมีการให้ข่าวสารอย่างมีเหตุมีผลในข้อเสนอในการเปลี่ยนแปลงค่าภาระที่เรียกเก็บต่างๆ แก่ผู้ใช้บริการเพื่อแสดงความเห็นของตนก่อนมีการเปลี่ยนแปลง ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายยังต้องสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บค่าภาระของตนและผู้ใช้บริการดังกล่าวแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับค่าภาระต่างๆ

ข้อ 12

อาคารศุลกากร

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องให้การยกเว้นบนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทนแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างเต็มที่เท่าที่จะเป็นไปได้ตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับแห่งชาติจากค่าอาคารศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบ และค่าอาคารและค่าภาระอื่นๆ สำหรับอากาศยาน น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องบริภัณฑ์ภาคพื้น น้ำมันสิ้น วัสดุทางเทคนิคที่ใช้แล้วหมดเปลืองได้ เครื่องอะไหล่ ซึ่งรวมถึงเครื่องยนต์ เครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน พัสตุอากาศยาน และรายการอื่นๆ เช่น ใบตราส่งสินค้า วัสดุสิ่งพิมพ์ใด ๆ ที่มีเครื่องหมายของบริษัทพิมพ์อยู่ และวัสดุเผยแพร่ที่แจกจ่ายโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายของสายการบินที่กำหนดนั้น ซึ่งมุ่งหมายจะใช้หรือใช้เฉพาะกับการดำเนินการหรือการให้บริการของอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายดังกล่าวในการดำเนินบริการที่ตกลงเท่านั้น
2. การยกเว้นต่างๆ ที่ให้โดยข้อนี้จะใช้กับรายการที่ได้อ้างถึงในวรรค 1
 - ก) นำมาใช้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงโดยหรือในนามของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
 - ข) อยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในระหว่างขาเข้าหรือออกไปจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย หรือ
 - ค) นำขึ้นบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายและตั้งใจที่จะใช้ในการดำเนินบริการที่ตกลง

ไม่ว่ารายการดังกล่าวจะถูกใช้หรือบริโภคทั้งหมดภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้การยกเว้นหรือไม่ โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงความเป็นเจ้าของในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าว
3. เครื่องบริภัณฑ์ปกติบนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุ และเครื่องใช้สอยที่ปกติอยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจนำลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขต

นั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่าง ๆ ที่นำลงอาชญาจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือมิฉะนั้นถูกจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร

4. การยกเว้นต่าง ๆ ที่ให้ไว้ในข้อนี้จะให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งได้มีสัญญา กับสายการบินที่กำหนดอื่นด้วย ที่ซึ่งจะได้รับการยกเว้นเช่นเดียวกันจากภาคีผู้ทำความตกลงอื่นหรือภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ในการยืมหรือถ่ายโอนรายการต่าง ๆ ที่ระบุในวรรค 1 ของข้อนี้ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ

ข้อ 13

การแข่งขันที่เป็นธรรม

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลง

1. ว่าสายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายจะมีโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะแข่งขันในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงนี้ และ
2. จะดำเนินการบริหารจัดการเลือกปฏิบัติและ/หรือวิธีปฏิบัติต่าง ๆ ที่ต่อต้านการแข่งขันทุกรูปแบบ โดยภาคีผู้ทำความตกลงนั้น และ/หรือ สายการบินที่กำหนดของตนที่ถือได้ว่ามีผลเป็นปฏิปักษ์ต่อสถานะการแข่งขันของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นใด ๆ

ข้อ 14

มาตรการปกป้อง

1. ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ตกลงว่าการกระทำของสายการบินดังต่อไปนี้ อาจถือได้ว่าเป็นการกระทำที่อาจจะเป็นปฏิปักษ์ต่อการแข่งขันซึ่งควรได้รับการตรวจสอบอย่างใกล้ชิด
 - ก. การเรียกเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมตามเส้นทางต่าง ๆ ในระดับที่ซึ่งโดยรวมไม่เพียงพอที่จะคุ้มกับต้นทุนของการจัดหาบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง
 - ข. การเพิ่มของความจุ หรือความถี่ของการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศอย่างมากเกินควร
 - ค. การกระทำที่สงสัยนั้นเป็นการกระทำอย่างต่อเนื่องมากกว่าจะเป็นการกระทำเพียงชั่วคราว
 - ง. การกระทำที่สงสัยมีผลกระทบด้านลบอย่างร้ายแรงทางเศรษฐกิจ หรือก่อให้เกิดผลเสียหายอย่างมีนัยสำคัญต่อสายการบินอื่น
 - จ. การกระทำที่สงสัยสะท้อนเจตนาอย่างชัดเจน หรือมีผลกระทบที่น่าจะเป็นไปได้ว่า เป็นการตัดทอน กีดกัน หรือผลักดันสายการบินอื่นให้ออกจากตลาด และ
 - ฉ. พฤติกรรมที่แสดงให้เห็นถึงการใช้อำนาจครอบงำเส้นทางบินในทางมิชอบ
2. หากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพิจารณาเห็นว่าการดำเนินการที่จงใจหรือที่กระทำโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจสร้างพฤติกรรมไม่เป็นธรรมในการแข่งขันตามรายการที่ได้บ่งชี้ไว้ในวรรค 1 หรือการเลือกปฏิบัติใด ๆ โดยวิธีให้การช่วยเหลือ และ/หรือ อุดหนุนเกินควรของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือตามข้อ 17 (การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง) โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะยุติปัญหา การร้องขอใด ๆ ดังกล่าวจะต้องส่งมา

พร้อมกับข้อสังเกตที่ชี้แจงเหตุผลของการร้องขอ และการปรึกษาหารือจะต้องเริ่มภายในสิบห้า (15) วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอนั้น

3. หากภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ไม่สามารถบรรลุข้อยุติของปัญหาโดยการปรึกษาหารือ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดอาจร้องขอให้ใช้กลไกการยุติข้อพิพาทตามข้อ 18 (การระงับข้อพิพาท) เพื่อยุติข้อพิพาท

4. การให้ความช่วยเหลือ และ/หรือ การอุดหนุนจากรัฐจะต้องมีความโปร่งใสท่ามกลางภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ และจะต้องไม่บิดเบือนการแข่งขันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ข้อมูล ที่ภาคีผู้ทำความตกลงอื่นสนใจเมื่อมีการร้องขอ เกี่ยวกับการให้ และการเปลี่ยนแปลง หรือการขยายระยะเวลาใด ๆ ของการให้นั้นอย่างสมบูรณ์ โดยข้อมูลดังกล่าวจะต้องได้รับการเก็บรักษาในชั้นความลับและความอ่อนไหวสูงสุด

ข้อ 15

การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

1. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบ ที่เกี่ยวกับการดำเนินบริการและการเดินอากาศของอากาศยานจะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

2. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่ง กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบ ของภาคนั้นที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้เข้ามา หรือออกจากอาณาเขตของตน ของลูกเรือ หรือสินค้า บนอากาศยาน (รวมถึงข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้าประเทศ การตรวจปล่อย การรักษาความปลอดภัยการบิน การตรวจคนเข้าเมือง หนังสือเดินทาง ศุลกากร และการกักกันโรค หรือ ข้อบังคับการไปรษณีย์ ในกรณีของไปรษณีย์ภัณฑ์) จะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยลูกเรือ หรือสินค้า ดังกล่าวของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย หรือผู้ทำการแทน

3. สินค้าที่แหว่ผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงใด ๆ และมีได้ออกจากพื้นที่ของท่าอากาศยานที่สงวนไว้สำหรับการดังกล่าว จะไม่ต้องรับการตรวจสอบใดๆ ยกเว้นจะมีเหตุผลในเรื่องของการรักษาความปลอดภัยการบิน การควบคุมยาเสพติด การป้องกันการเข้าเมืองอย่างผิดกฎหมาย หรือในสถานะการณ์พิเศษ

ข้อ 16

สถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะต้องจัดส่งรายการสถิติรายคาบ หรือข้อสนเทศที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับการจราจรที่รับขนบนบริการที่ตกลงให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ เมื่อได้รับการร้องขอ

ข้อ 17

การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง

1. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะปรึกษาหารือระหว่างกันเป็นระยะ โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างความมั่นใจว่าบทบัญญัติต่าง ๆ ของความตกลงนี้จะได้รับการดำเนินการและการนำไปปฏิบัติให้เป็นผลเป็นที่น่าพอใจ เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นให้เริ่มต้นโดยเร็วที่สุดและไม่เกินกว่าหกสิบ (60) วัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านทางกรทูต หรือช่องทางที่เหมาะสมอื่น ๆ พร้อมคำอธิบายในประเด็นต่าง ๆ ที่จะหยิบยกขึ้นหารือ เมื่อเป็นที่ตกลงกันในเรื่องวันที่จะปรึกษาหารือ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่ร้องขอจะต้องแจ้งภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดเกี่ยวกับการปรึกษาหารือและประเด็นที่จะหยิบยกขึ้นหารือด้วย ภาคีผู้ทำความตกลงใด ๆ อาจเข้าร่วมประชุมได้ เมื่อการปรึกษาหารือได้ข้อยุติ ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด รวมทั้งผู้เก็บรักษา จะได้รับการแจ้งผลการหารือ
2. หากภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จำนวนหนึ่งในสามประสงค์จะแก้ไขบทบัญญัติใด ๆ ในความตกลงนี้ จะได้รับสิทธินั้นโดยให้ร้องขอไปยังเลขาธิการอาเซียน เพื่อให้มีการเรียกประชุมภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดโดยไม่น้อยกว่าสิบสอง (12) เดือน หลังจากการมีผลบังคับใช้ของความตกลงนี้ เพื่อพิจารณาข้อแก้ไขใด ๆ ต่อความตกลงตามที่เสนอ การแก้ไขปรับปรุงเช่นว่านั้น หากมีการตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด และหากจำเป็น หลังจากการปรึกษาหารือตามวรรค 1 ของข้อนี้ จะมีผลบังคับใช้เมื่อมีภาคีผู้ทำความตกลงมากกว่าครึ่งหนึ่งได้ยื่นสัตยาบันสารหรือตราสารรับรองการแก้ไขนี้
3. ในกรณีที่ได้มีการจัดทำอนุสัญญาหลายฝ่ายทั่วไปเกี่ยวกับบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งผูกพันภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ความตกลงฉบับนี้ จะได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาเช่นว่านั้น

ข้อ 18

การระงับข้อพิพาท

ข้อบทต่าง ๆ ของพิธีสารอาเซียนในการส่งเสริมกลไกการระงับข้อพิพาท ทำที่นครเวียงจันทน์ สปป. ลาว เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 และข้อแก้ไขใด ๆ ของพิธีสารนั้นจะถูกนำมาใช้เมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้นภายใต้ความตกลงนี้

ข้อ 19

ความสัมพันธ์กับความตกลงอื่น ๆ

1. ความตกลงฉบับนี้ หรือข้อปฏิบัติใด ๆ จะไม่มีผลต่อสิทธิและหน้าที่ของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ภายใต้ความตกลงที่มีอยู่ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงเหล่านั้นเป็นภาคีผู้ทำความตกลงด้วย ยกเว้นที่ได้บัญญัติไว้ในวรรค 3 ของความตกลงข้อนี้
2. ความตกลงฉบับนี้ จะไม่ทำให้เกิดผลเสียหายต่อสิทธิ หรือการใช้สิทธิเหล่านี้โดยภาคีผู้ทำ

ความตกลงใดๆ ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพในทะเลหลวง สิทธิการผ่านโดยสุจริต เส้นทางเดินเรือผ่าน ทะเลหมู่เกาะ หรือ การผ่านช่องแคบของเรือและอากาศยาน และสอดคล้องกับกฎบัตรแห่ง สหประชาชาติ

3. ในกรณีเกิดความไม่สอดคล้องใดๆ ระหว่างบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ และบทบัญญัติ ในความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศที่มีอยู่ใดๆ (รวมถึงข้อแก้ไขต่างๆ ของความตกลงเหล่านั้น) ซึ่งผูกพันรัฐสมาชิกของอาเซียนสองรัฐหรือมากกว่า หรือที่ซึ่งไม่ ครอบคลุมโดยความตกลงฉบับนี้ บทบัญญัติที่มีข้อจำกัดน้อยกว่า หรือเปิดเสรีมากกว่า จะถูก นำมาใช้กับภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ดังกล่าวนั้น หากความไม่สอดคล้องเป็นเรื่องเกี่ยวกับ บทบัญญัติที่ระบุให้กำหนดมาตรฐานในเรื่องความปลอดภัยการบินหรือการรักษาความปลอดภัย การบินที่สูงหรือเข้มงวดกว่า จะถูกนำมาใช้จนถึงความไม่สอดคล้องนั้น

ข้อ 20

บทบัญญัติสุดท้าย

1. ความตกลงฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับผู้เก็บรักษา ผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้อง ให้กับภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที
2. ความตกลงฉบับนี้ จะขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับโดยภาคีผู้ทำความตกลง ต่าง ๆ สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจะถูกมอบไว้กับผู้เก็บรักษาซึ่งจะได้แจ้งภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายถึงการเก็บรักษาดังกล่าวในทันที
3. ความตกลงฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) ถูกมอบไว้กับเลขาธิการของอาเซียนและจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้ สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น
4. ภายใต้วรรค 3 ของข้อนี้ พิธีสารประกอบการดำเนินการต่างๆ ของความตกลงฉบับนี้จะมีผล ใช้บังคับเมื่อให้สัตยาบัน หรือการยอมรับ ดังที่กำหนดไว้ใน "บทบัญญัติสุดท้าย" ของแต่ละพิธี สารประกอบการดำเนินการตามลำดับ บทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้จะใช้ได้เฉพาะกับพิธี สารประกอบการดำเนินการที่มีผลใช้บังคับระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้ให้สัตยาบัน หรือ การยอมรับเท่านั้น
5. ผู้เก็บรักษาจะคงเป็นศูนย์กลางจดทะเบียนของการกำหนดสายการบินและการอนุญาต ดำเนินการตามข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงฉบับนี้
6. เมื่อความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับกับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดแล้ว บันทึกความเข้าใจว่า ด้วยบริการขนส่งสินค้าทางอากาศของอาเซียน ค.ศ. 2002 จะไม่มีผลใช้ได้อีกต่อไป
7. ผู้เก็บรักษาจะจดทะเบียนความตกลงฉบับนี้ไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ที่พื้นที่ที่มีผลใช้บังคับ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามท้ายนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศฉบับนี้

ทำที่..มะนิลา ฟิลิปปินส์..เมื่อวันที่..... ค.ศ. สองพันแปด.. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบูรไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

พิธีสาร 1

ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ สาม สี่ และห้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างจุดที่กำหนดต่าง ๆ ในอาเซียน

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์
ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่ง
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ต่อไปเรียกโดยรวมว่า “ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ” หรือ
เฉพาะรายว่า “ภาคีผู้ทำความตกลง”)

ระลึกถึง ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ลงนามเมื่อ
วันที่ () ที่ () (ต่อไปเรียกว่า “ความตกลงฯ”)

ตระหนักว่า วรรค 3 ของข้อ 1 ของกรอบความตกลงแม่บทว่าด้วยการขยายความร่วมมือทาง
เศรษฐกิจของอาเซียน ลงนามเมื่อวันที่ 28 มกราคม ค.ศ. 1992 ที่สิงคโปร์ ที่ระบุว่าในการ
ดำเนินการข้อตกลงทางเศรษฐกิจต่าง ๆ รัฐสมาชิกสองรัฐหรือมากกว่าอาจนำข้อตกลงไปปฏิบัติ
ไปก่อน หากรัฐสมาชิกอื่นยังไม่พร้อมที่จะนำข้อตกลงนี้ไปปฏิบัติ และ

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่าง ๆ ในการดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่จะให้บรรลุถึง
การเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2008

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของพิธีสารนี้ คำว่า “สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้า(5)” ให้หมายถึง
สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้า(5) ระหว่างทาง และพื้นไป ซึ่งเป็นการดำเนินบริการภายใน
อาเซียนทั้งหมด

ข้อ 2 – เส้นทางบิน และสิทธิรับขนการจราจร

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง หรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับ
อนุญาตให้ดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศระหว่างจุดที่กำหนดต่าง ๆ ที่
เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สาม(3) สี่(4) และห้า(5)
อย่างเต็มที่
2. โดยไม่คำนึงถึงวรรค 1 ของข้อนี้ สิทธิในการนำขึ้นและขนลง ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความ
ตกลงอื่นใด ๆ ซึ่งสินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่ทำการรับขนเพื่อคำตอบแทนและมีจุดหมาย หรือ
มาจาก จุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ที่ไม่ได้ทำความตกลงหรือผู้ซึ่งไม่ใช่รัฐสมาชิกอาเซียน

จะต้องขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 3 - ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินการขนส่งสินค้าทางอากาศภายใต้พิธีสารนี้ที่กำหนดไว้ในข้อ 2

ข้อ 4 - การระบุจุด

1. จุดที่กำหนดต่าง ๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ตามที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 2 มีรายชื่อดังนี้

บรูไน ดารุสซาลาม	:	บันดาเสรีเบกาวัน
กัมพูชา	:	พนมเปญ
อินโดนีเซีย	:	บาดัม บาลิกปาปัน เบียง มากาซซาร์ มันนาโด ปาเล็มบัง ปอนเตียนัก
สปป. ลาว	:	เวียงจันทน์ หลวงพระบาง ปากเซ
มาเลเซีย	:	กัลลาลัมเปอร์
พม่า	:	ย่างกุ้ง มัณฑะเลย์
ฟิลิปปินส์	:	คลาก ซูบิค เซบู ดาเวา อีโลอีโล ลากูเออ
สิงคโปร์	:	สิงคโปร์
ประเทศไทย	:	กรุงเทพฯ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ขอนแก่น ภูเก็ต อุตะเภา อุบลราชธานี
เวียดนาม	:	ฮานอย ดานัง โฮจิมินห์ จุไห่

2. ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ อาจกำหนดจุดเพิ่มเติมได้ตามความสมัครใจ การกำหนดจุดดังกล่าวจะต้องทำเป็นหนังสือผ่านช่องทางทางการทูตไปยังผู้เก็บรักษา และผู้เก็บรักษาจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ทั้งหมดทราบ

ข้อ 5 - ความคล่องตัวในการดำเนินการ

ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบิน สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายอาจเลือก

- ก. ดำเนินบริการในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง หรือทั้งสองทิศทาง
- ข. รวมชื่อเที่ยวบินต่าง ๆ ไว้ในการดำเนินการบินของอากาศยานครั้งเดียวกัน
- ค. ให้บริการจุดระหว่างทาง และจุดพื้นต่าง ๆ กับจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ตามเส้นทางบินในแบบที่จะผสมรวมจุดเหล่านั้นอย่างไรก็ได้ และตามลำดับก่อนหลังอย่างไรก็ได้
- ง. เว้นไม่แวะลง ณ หนึ่งจุดหรือหลายจุดใด ๆ และ
- จ. ส่งต่อการจราจรจากอากาศยานใด ๆ ของสายการบินตนไปยังอากาศยานอื่นใดของสายการบินของตน ณ จุดใด ๆ ตามเส้นทางบิน

โดยไม่มีข้อจำกัดด้านทิศทางหรือด้านภูมิศาสตร์ และไม่มีการสูญเสียสิทธิใดๆ ในการรับขน การจราจรที่ได้รับอนุญาตภายใต้ความตกลงนี้ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า เป็นการให้บริการจากจุด ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้แต่งตั้งสายการบิน

ข้อ 6 – การเห็นชอบตารางการบินและเที่ยวบินเพิ่มเติม

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจต้องยื่น กำหนดการบินประจำของตนเพื่อขอความเห็นชอบต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคี ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยสามสิบ (30) วัน ก่อนดำเนินบริการที่ตกลง การแก้ไขใดๆ หลังจากนั้น จะต้องยื่นให้พิจารณาอย่างน้อยสิบห้า (15) วันก่อนการดำเนินการ
2. สำหรับเที่ยวบินเพิ่มเติมที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความ ตกลงฝ่ายหนึ่งประสงค์จะดำเนินบริการที่ตกลงนอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับความ เห็นชอบแล้ว สายการบินนั้นจะต้องขออนุญาตล่วงหน้าจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคี ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง คำขอดังกล่าวโดยปกติจะต้องยื่นอย่างน้อยสี่ (4) วันทำการก่อน การดำเนินบริการของเที่ยวบินดังกล่าว

ข้อ 7 บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับผู้เก็บรักษา ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้กับ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที
2. พิธีสารฉบับนี้ จะขึ้นอยู่กับทำให้สัตยาบัน หรือการยอมรับของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ ได้ให้สัตยาบันความตกลงฯ สัตยาบันสารหรือตราสารรับรองจะต้องถูกมอบไว้กับผู้เก็บรักษา ผู้ ซึ่งจะแจ้งภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันทีในการเก็บรักษาดังกล่าว
3. พิธีสารฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่มีการส่งมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่ สาม (3) ให้กับเลขานุการอาเซียนและจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น สำหรับภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับพิธีสาร หลังการส่งมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) แล้ว พิธีสารจะมีผลใช้บังคับใน วันที่ได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรอง จากภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าวนั้น
4. การแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ในพิธีสารฉบับนี้จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความ ตกลงต่าง ๆ ทั้งหมด ตามที่ระบุไว้ในข้อ 17 (การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง) ของ ความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 1 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ สาม สี่ และห้า อย่างไม่จำกัดระหว่าง จุดที่กำหนดต่างๆ ในอาเซียน

ทำที่..... เมื่อวันที่.....ปี ค.ศ. สองพันแปด.. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบูรไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

พิธีสาร 2

ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ สาม สี่ และห้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างทุกจุดที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาเซียน

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์
ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่ง
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ต่อไปเรียกโดยรวมว่า “ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ” หรือ
เฉพาะรายว่า “ภาคีผู้ทำความตกลง”)

ระลึกถึง ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ลงนามเมื่อ
วันที่ () ที่ () (ต่อไปเรียกว่า “ความตกลงฯ”)

ตระหนักว่า วรรค 3 ของข้อ 1 ของกรอบความตกลงแม่บทว่าด้วยการขยายความร่วมมือทาง
เศรษฐกิจของอาเซียน ลงนามเมื่อวันที่ 28 มกราคม ค.ศ. 1992 ที่สิงคโปร์ ที่ระบุว่าในการ
ดำเนินการข้อตกลงทางเศรษฐกิจต่างๆ รัฐสมาชิกสองรัฐหรือมากกว่าอาจนำข้อตกลงไปปฏิบัติ
ไปก่อน หากรัฐสมาชิกอื่นยังไม่พร้อมที่จะนำข้อตกลงนี้ไปปฏิบัติ และ

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ในการดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่จะให้บรรลุถึง
การเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2008

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของพิธีสารนี้ คำว่า “สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้า(5)” ให้นำหมายถึง
สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้า(5) ระหว่างทาง และพันไป ซึ่งดำเนินการทั้งหมดภายใน
อาเซียน

ข้อ 2 – เส้นทางบิน และสิทธิรับขนการจราจร

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับ
อนุญาตให้ดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศระหว่างทุกจุดที่เป็นท่าอากาศยาน
ระหว่างประเทศ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สาม(3) สี่(4) และห้า(5) อย่างเต็มที่
ภายในวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2008
2. โดยไม่คำนึงถึงวรรค 1 ของข้อนี้ สิทธิในการนำขึ้นและขนลง ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความ
ตกลงอื่นๆ ซึ่งสินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่ทำการรับขนเพื่อคำตอบแทนและมีจุดหมาย หรือ

มาจาก จุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ที่ไม่ได้ทำความตกลงหรือผู้ซึ่งไม่ใช่รัฐสมาชิกอาเซียน จะต้องขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 3 - ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินการขนส่งสินค้าทางอากาศภายใต้พิธีสารฉบับนี้

ข้อ 4 - ความคล่องตัวในการดำเนินการ

ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบิน สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายอาจเลือก

- ก. ดำเนินบริการในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง หรือทั้งสองทิศทาง
- ข. รวมชื่อเที่ยวบินต่าง ๆ ไว้ในการดำเนินการบินของอากาศยานครั้งเดียวกัน
- ค. ให้บริการจุดระหว่างทาง และจุดพื้นต่าง ๆ กับจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ตามเส้นทางบินในแบบที่จะผสมรวมจุดเหล่านั้นอย่างไรก็ได้ และตามลำดับก่อนหลังอย่างไรก็ได้
- ง. เว้นไม่แวะลง ณ หนึ่งจุดหรือหลายจุดใด ๆ และ
- จ. ส่งต่อการจราจรจากอากาศยานใด ๆ ของสายการบินตนไปยังอากาศยานอื่นใดของสายการบินของตน ณ จุดใด ๆ ตามเส้นทางบิน

โดยไม่มีข้อจำกัดด้านทิศทางหรือด้านภูมิศาสตร์ และไม่มี การสูญเสียสิทธิใด ๆ ในการรับขน การจราจรที่ได้รับอนุญาตภายใต้ความตกลงนี้ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า เป็นการให้บริการจากจุด ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้แต่งตั้งสายการบิน

ข้อ 5 - การเห็นชอบตารางการบินและเที่ยวบินเพิ่มเติม

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจต้องยื่น กำหนดการบินประจำของตนเพื่อขอความเห็นชอบต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยสามสิบ (30) วัน ก่อนดำเนินการที่ตกลง การแก้ไขใด ๆ หลังจากนั้น จะต้องยื่นให้พิจารณาอย่างน้อยสิบห้า (15) วันก่อนการดำเนินการ
2. สำหรับเที่ยวบินเพิ่มเติมที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งประสงค์จะดำเนินการที่ตกลงนอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว สายการบินนั้นจะต้องขออนุญาตล่วงหน้าจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง คำขอตกลงแล้วโดยปกติจะต้องยื่นอย่างน้อยสี่ (4) วันทำการก่อนการดำเนินการของเที่ยวบินดังกล่าว

ข้อ 6 บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับผู้เก็บรักษา ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้กับภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที

2. พิธีสารฉบับนี้ จะขึ้นอยู่กับ การให้สัตยาบัน หรือการยอมรับของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ได้ให้สัตยาบันความตกลงฯ สัตยาบันสารหรือตราสารรับรองจะต้องถูกมอบไว้กับผู้เก็บรักษา ผู้ซึ่งจะแจ้งภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันทีในการเก็บรักษาดังกล่าว
3. พิธีสารฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่มีการส่งมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) ให้กับเลขาธิการอาเซียนและจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น สำหรับภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับพิธีสาร หลังการส่งมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) แล้ว พิธีสารจะมีผลใช้บังคับในวันที่ได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรอง จากภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าวนั้น
4. การแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ในพิธีสารฉบับนี้จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ทั้งหมด ตามที่ระบุไว้ในข้อ 17 (การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง) ของความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 2 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ สาม สี่ และห้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างทุกจุดที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาเซียน

ทำที่..... เมื่อวันที่.....ปี ค.ศ. สองพันแปด.. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบรูไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON AIR SERVICES

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred as "Lao PDR"), Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter collectively referred to as "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party")

RECALLING the Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II) issued in Bali, Indonesia on 7 October 2003, pursuant to which ASEAN is committed to deepen and broaden its internal economic integration and linkages with the world economy to realise an ASEAN Economic Community;

AFFIRMING the policy agenda for progressive implementation of full liberalisation and integration of air services in ASEAN as laid down in the Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalisation adopted at the Tenth (10th) ASEAN Transport Ministers' (ATM) Meeting on 23 November 2004 in Phnom Penh, Cambodia;

RECALLING the Vientiane Action Programme adopted at the Tenth (10th) ASEAN Summit on 29 November 2004 in Vientiane, Lao PDR, which calls for accelerating open sky arrangements and advancing liberalisation in air transport services;

RECALLING also the decision of the Tenth (10th) ATM Meeting in Phnom Penh, Cambodia, on 23 November 2004 to adopt the Roadmap for Integration of Air Travel Sector and the Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalisation 2005-2015, which provides strategic actions to further liberalise air services in ASEAN and promotes an enabling environment for a single and unified aviation market in ASEAN;

BEING committed to maintain, further develop and strengthen friendly relations and cooperation between and among their countries;

RECOGNISING that efficient and competitive international air services are important to develop trade, benefit consumers, and promote economic growth;

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

DESIRING to facilitate and enhance air services and their related activities, to complement the other transport facilitation and liberalisation efforts in ASEAN;

DESIRING to remove restrictions, on a gradual basis, so as to achieve greater flexibility and capacity in the operation of air services in ASEAN with a view to build a single unified aviation market of ASEAN by 2015;

BEING Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and desiring to adhere to the principles and provisions of the aforesaid Convention; and

DESIRING to conclude a Multilateral Agreement on Air Services

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

**ARTICLE 1
DEFINITIONS**

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

1. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: (i) any amendment that

has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by all the Contracting Parties to this Agreement, and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are, at any given time, effective for all the Contracting Parties to this Agreement;

2. The term "aeronautical authority" means the Minister responsible for Civil Aviation, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions;

3. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;

4. The term "territory" means the land territory, internal waters, territorial sea, archipelagic waters, the seabed and the sub-soil thereof and the airspace above them;

5. The terms "air service", "international air service", and "airline" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

6. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

7. The term "specified routes" means the routes specified in the route schedule annexed to this Agreement;

8. The term "agreed services" means scheduled air services performed for the carriage of passengers, cargo and/or mail, separately or in combination, for remuneration or hire on the specified routes;

9. The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo and/or mail in international air services;

10. The term “user charges” means a charge imposed on airlines by the competent authorities, or permitted by them to be imposed, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crew, passengers and cargo;

11. The term “Agreement” means this Agreement, its Annexes and its Implementing Protocols and any amendments thereto;

12. The term “Depository” means the Secretary-General of ASEAN; and

13. All references to the singular shall include the plural, and all references to the plural shall include the singular.

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Parties the following rights for the conduct of international air services by the designated airlines of the other Contracting Parties:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c) the rights otherwise specified in this Agreement, including those rights stated in the Annex I (Scheduled Air Transportation) and, where applicable, Annex II (the Implementing Protocols 1-6 listed) of this Agreement.

2. The airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1(a) and (b) of this Article. That airline shall be required to meet other conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of the international air services by the Contracting Party considering the application.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of another Contracting Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of conducting international air services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be transmitted in writing through diplomatic channels to the Depository who shall subsequently inform all the Contracting Parties.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisation and technical permission, each Contracting Party shall grant the appropriate authorisation and technical permission with minimum procedural delay, provided that:

- a) (i) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both; or
- (ii) subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated airline which is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party that designates the airline, is and remains substantially owned and effectively controlled by one or more ASEAN Member States and/or its nationals, and the Contracting Party designating the airline has and maintains effective regulatory control; or
- (iii) subject to acceptance by a Contracting Party receiving such application, the designated airline is

incorporated in and has its principal place of business in the territory of the Contracting Party that designates the airline in which the Contracting Party designating the airline, has and maintains effective regulatory control of that airline, provided that such arrangements will not be equivalent to allowing airline(s) or its subsidiaries access to traffic rights not otherwise available to that airline(s); and

- b) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications; and
- c) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 5 (Safety) and Article 6 (Aviation Security) of this Agreement.

3. The Contracting Parties granting operating authorisations in accordance with paragraph 2 of this Article shall notify such action to the Depository who will subsequently inform all the Contracting Parties.

ARTICLE 4 WITHHOLDING, REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission referred to in Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement with respect to an airline designated by another Contracting Party, temporarily or permanently where:

- a) the airline has failed to prove that it is qualified under Article 3 paragraphs 2 (a) (i) or (ii) or (iii) as applicable; or
- b) the airline has failed to comply with laws, regulations, and rules referred to in Article 14

(Application of Laws and Regulations) of this Agreement; or

- c) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 5 (Safety) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraphs 1(b) or 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations with the Contracting Party designating the airline, in accordance with the provisions set forth in Article 16 (Consultations and Amendment).

3. A Contracting Party that has exercised its right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines in accordance with paragraph 1 of this Article shall notify its action to the Depository and the Depository shall subsequently inform all the Contracting Parties.

4. This Article does not limit the rights of any Contracting Party to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Parties in accordance with the provisions of Article 6 (Aviation Security).

ARTICLE 5 SAFETY

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the air services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued, or validated by the Contracting Party that designates that said airline and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to

or validated for its own nationals by another Contracting Party.

2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety and security standards maintained by another Contracting Party relating to aeronautical facilities, air crew, aircraft, and operation of that other Contracting Party's designated airline(s). If, following such consultations, the first Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 6 AVIATION SECURITY

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to one another to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, as well as any other convention or protocol relating to the security of civil aviation which all the Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to one another to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, and airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party shall observe the security provisions required by the other Contracting Parties for entry into, departure from, and while within their respective territories and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during loading or unloading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from another Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist one another by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that another 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. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of receipt of such

request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation and technical permission of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

7. Each Contracting Party shall require the airline(s) of another Contracting Party providing service to that Contracting Party to submit a written operator security programme which has been approved by the aeronautical authority of the Contracting Party of that airline for acceptance.

ARTICLE 7 TARIFFS

1. The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Contracting Party for air services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market-place.

2. Tariffs charged by airlines shall not be required to be filed with, or approved, by either Contracting Party. However, in the event the national law of a Contracting Party requires prior approval of a tariff, the tariff application shall be dealt with accordingly. In such cases, the principle of reciprocity may be applied by the Contracting Parties concerned at their discretion.

3. The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs that may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support or other anti-competitive practices.

4. The Contracting Parties shall ensure that the designated airlines provide the general public with full and comprehensive information on their air fares and rates and the conditions attached in advertisements to the public concerning their fares.

ARTICLE 8 OPERATION OF LEASED AIRCRAFT

1. When a designated airline proposes to use an aircraft other than one owned by it on the air services provided hereunder, this would only be done subject to the following conditions:

- a) that such arrangements will not be equivalent to allowing a lessor airline access to traffic rights not otherwise available to that airline;
- b) that the financial benefit to be obtained by the lessor airline will not be dependent on the profit or loss of the operation of the designated airline concerned; and
- c) that the responsibility for the continued airworthiness and the adequacy of operating and maintenance standards of any leased aircraft operated by an airline designated by one Contracting Party will be established in conformity with the Convention.

2. A designated airline is not otherwise prohibited from providing services using leased aircraft provided that any lease arrangement entered into satisfies the conditions listed in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 9 COMMERCIAL ACTIVITIES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Parties, the designated airline of a Contracting Party shall have the right:

- a) in relation to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Parties managerial and other specialist staff, office equipment and other related equipment and promotional materials

required for the operation of international air services;

- b) to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision, promotion and sale of air services;
- c) to engage in the sale of air services in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents; to sell such air services, and any person shall be free to purchase such services in local currency of that territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries;
- d) to convert and remit to the territory of its incorporation, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance. Such conversion and remittance shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party concerned; and
- e) to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territories of the other Contracting Parties in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Parties in freely convertible currencies according to local currency regulation.

2. In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, the designated airline(s) may, subject to national laws and regulations and policies, enter into cooperative marketing arrangements which may include but are not limited to code-sharing or block-space with:

- a) an airline or airlines of the same Contracting Party; and
- b) an airline or airlines of the other Contracting Parties.

provided that all participants in such arrangements hold the underlying traffic rights and appropriate authorisation and meet the requirements applied to such arrangements.

3. The marketing airline may be required to file for approval to the aeronautical authority of each Contracting Party of any cooperative marketing arrangements entered into with an operating airline, in accordance with paragraph 2 of this Article, before its proposed introduction.

4. When holding out air services for sale, the marketing airline will make it clear to the purchaser of tickets for such services, at the point of sale, which airline will be the operating airline on each sector of the services and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

ARTICLE 10 USER CHARGES

1. No Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of another Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 11 CUSTOMS DUTIES

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of another Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, ground equipment, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items, such as printed air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline, intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1:

- a) introduced into the territory of the Contracting Party by or on behalf of the designated airline of another Contracting Party;
- b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arrival in or leaving the territory of another Contracting Party;
or
- c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of another Contracting Party and intended for use in operating the agreed services

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of any Contracting Party, may

be unloaded in the territory of another Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airline(s) of one Contracting Party has contracted with another designated airline, which similarly enjoys such exemptions from another Contracting Party or Contracting Parties, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party or Contracting Parties of the items specified in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 12 FAIR COMPETITION

Each Contracting Party agrees:

- a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air services governed by this Agreement; and
- b) to take action to eliminate all forms of discrimination and/or anti-competitive practices by that Contracting Party and/or its designated airline(s) that it deems to adversely affect the competitive position of a designated airline of any other Contracting Party.

ARTICLE 13 SAFEGUARDS

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible anti-competitive practices that may merit closer examination:

- a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the air services to which they relate;

- b) the addition of excessive capacity or frequency of air services;
- c) the practices in question are sustained rather than temporary;
- d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to another airline;
- e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
- f) behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

2. The grant of state aid and/or subsidy shall be transparent among the Contracting Parties, and shall not distort competition among the designated airlines of the Contracting Parties. The Contracting Parties concerned shall furnish other interested Contracting Parties, upon their requests, with complete information on such grant and any revision to or extension of such grant. Such information shall be treated with the utmost sensitivity and confidentiality.

3. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of another Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, or any discrimination by means of undue state aid and/or subsidy by that other Contracting Party, they may request consultations in accordance with Article 16 (Consultations and Amendment) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultations shall begin within fifteen (15) days of the receipt of such request.

4. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, any Contracting Party

may invoke the dispute resolution mechanism under Article 17 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

5. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations with respect to an airline designated by another Contracting Party temporarily, should there be reasonable ground to believe that unfair or anti-competitive practices related to paragraphs 1 and 2 of this Article committed by a Contracting Party or its designated airline seriously affect the operation of its designated airline.

ARTICLE 14 APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the airlines designated by any other Contracting Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the airlines of any other Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

ARTICLE 15 STATISTICS

The aeronautical authority of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting

Parties, upon request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

ARTICLE 16 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

1. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult with one another from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement. Unless otherwise agreed, such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party or Parties receive, through diplomatic or other appropriate channels, a written request, including an explanation of the issues to be raised. When the date for consultations has been agreed, the requesting Contracting Party shall also notify all the other Contracting Parties of the consultations and the issues to be raised. Any Contracting Party may attend. Once the consultations have been concluded, all the Contracting Parties as well as the Depository shall be notified of the results.

2. If one third of the Contracting Parties consider it desirable to amend any provision of this Agreement they shall be entitled, by request addressed to the Secretary-General of ASEAN, given not earlier than twelve (12) months after the entry into force of this Agreement, to call a meeting of all the Contracting Parties in order to consider any amendments which they may propose to this Agreement. Such amendment, if agreed among all the Contracting Parties and if necessary after consultations in accordance with paragraph 1 of this Article, shall come into effect when more than half of the Contracting Parties have deposited their Instruments of Ratification or Acceptance of such amendment.

3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning international air services by which all the Contracting Parties become bound, this Agreement shall be so modified as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 17 SETTLEMENT OF DISPUTES

The provisions of the ASEAN Protocol on Enhanced Dispute Settlement Mechanism, done at Vientiane, Lao PDR, on 29 November 2004 and any amendment thereto, shall apply to disputes arising under this Agreement.

ARTICLE 18 RELATIONSHIP TO OTHER AGREEMENTS

1. This Agreement or any actions taken thereto shall not affect the rights and obligations of the Contracting Parties under any existing agreements or international conventions to which they are also Contracting Parties, except as provided in paragraph 3 of this Article.
2. Nothing in this Agreement shall prejudice the rights or the exercise of these rights by any Contracting Party under the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, in particular with regard to freedom of the high seas, rights of innocent passage, archipelagic sea lanes passage or transit passage of ships and aircraft, and consistent with the Charter of the United Nations.
3. In the event of any inconsistency between a provision of this Agreement and a provision of any existing bilateral or multilateral air services agreement(s) (including any amendments thereto), by which two or more of the ASEAN Member States are bound or which is not covered by this Agreement, the provision which is less restrictive or more liberal or which is not covered by this Agreement, shall prevail. If the inconsistency concerns provisions relating to safety or aviation security, the provisions prescribing a higher or more stringent standard of safety or aviation security shall prevail to the extent of the inconsistency.

ARTICLE 19 FINAL PROVISIONS

1. This Agreement shall be deposited with the Depository who shall promptly furnish a certified true copy thereof to each Contracting Party.

2. This Agreement is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Depository and the Depository shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

3. This Agreement shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified, or accepted it.

4. Subject to paragraph 3 of this Article, the Implementing Protocols as listed in Annex II of this Agreement shall enter into force upon ratification or acceptance as set out in the "Final Provisions" of each of the respective Implementing Protocol(s). The provisions of this Agreement shall only apply in respect of the Implementing Protocol that has entered into force among the Contracting Parties that have ratified or accepted it.

5. The Depository shall maintain a centralised register of airline designations and operating authorisation in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement.

6. The Depository shall register this Agreement with the International Civil Aviation Organisation as soon as it enters into force.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this ASEAN Multilateral Agreement On Air Services.

DONE at _____, this day ofin the Year **Two Thousand and Eight**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:

.....
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications
For the Kingdom of Cambodia:

.....
SUN CHANTHOL
Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

.....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:

.....
DATUK ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:

.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:

.....
GEN. LEANDRO R. MENDOZA (Ret.)
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:

.....
SANTI PROMPHAT
Minister for Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

ANNEX I

Scheduled Air Services

Section 1

Routing

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall, in accordance with the terms of their designation, be allowed to operate from any points in the territory of the Contracting Party designating the airline via any intermediate points to any points in the territory of any other Contracting Party and to any points beyond in any combination or order, provided that all the points are international airports.

2. Notwithstanding the above provisions, the right to take on board or put down, in the territory of any other Contracting Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for remuneration and destined for or coming from points in the territory of any non-Contracting Party, shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

Section 2

Operational Flexibility

1. Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

- a) operate flights in either or both directions;
- b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c) serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
- d) omit stops at any point or points;
- e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
- f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2. On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air services without any limitation as to change, at any point on the route, on an one-on-one basis (with the exception of code-sharing) provided that, in the outbound direction, the air services beyond such point is a continuation of the air services from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the air services to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the air services from beyond such point.

3. The designated airline(s) of each Contracting Party may be required to submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. Any modification thereof shall be submitted for consideration at least fifteen (15) days prior to the operation.

4. For supplementary flights which the designated airline(s) of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least four (4) working days prior to the operation of such flights.

ANNEX II

IMPLEMENTING PROTOCOLS

The Contracting Parties shall conclude the following Implementing Protocols which shall form integral parts of this Agreement:

- a) Protocol 1 Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Within ASEAN Sub-Region;
- b) Protocol 2 Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Within ASEAN Sub-Region;
- c) Protocol 3 Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Between ASEAN Sub-Regions;
- d) Protocol 4 Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Between ASEAN Sub-Regions;
- e) Protocol 5 Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Between ASEAN Capital Cities; and
- f) Protocol 6 Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Between ASEAN Capital Cities.

**PROTOCOL 1
ON UNLIMITED THIRD AND FOURTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS
WITHIN THE ASEAN SUB-REGION**

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred to as "Lao PDR"), Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter referred to collectively as "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party"),

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on (date) in (venue) (hereinafter referred to as "the Agreement");

RECOGNISING that Annex II of the Agreement thereof provides for the conclusion of Implementing Protocols which shall form integral parts of the Agreement;

RECOGNISING also paragraph 3 of Article I of the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation signed on 28 January 1992 in Singapore, that, in the implementation of economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements; and

DESIRING to remove restrictions on air services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2015,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol, the term "ASEAN Sub-region" means:

- a) The Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Philippines-East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA);
- b) The Sub-regional Cooperation in Air Transport among Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Viet Nam (CLMV);
- c) The Indonesia, Malaysia, Singapore-Growth Triangle (IMS-

- GT);
- d) The Indonesia, Malaysia, Thailand-Growth Triangle (IMT-GT); or
 - e) Expansion there-from or any other new sub-regions as the case may be.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate air passenger services from any designated points (as listed in Article 4 of this Protocol) in its territory to any designated points in the ASEAN Sub-region to which that Contracting Party belongs and vice versa with full third (3rd) and fourth (4th) freedom traffic rights.

Article 3 – Capacity and Frequency

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air passenger services operated under this Protocol as provided in Article 2.

Article 4 – Specification of Points

The designated points, which are non-exhaustive, as mentioned in Article 2 are listed below:

BIMP-EAGA	:	
- Brunei Darussalam		Bandar Seri Begawan
- Indonesia		Balikpapan, Manado, Pontianak and Tarakan
- Malaysia		Kota Kinabalu, Labuan, Kuching and Miri
- The Philippines		Davao, General Santos, Puerto Princesa and Zamboanga;
CLMV	:	
- Cambodia		Phnom Penh
- Lao PDR		Vientiane, Luang Phabang and Pakse
- Myanmar		Yangon and Mandalay
- Viet Nam		Ha Noi, Ho Chi Minh City, Da Nang,

**Dien Bien Phu, Phu Bai, Cat Bi and
Lien Khuong**

IMS-GT

:

- | | |
|-------------|----------------|
| - Indonesia | Not Applicable |
| - Malaysia | Not Applicable |
| - Singapore | Not Applicable |

IMT-GT

:

- | | |
|-------------|---|
| - Indonesia | Medan, Padang, Banda Aceh, and
Nias |
| - Malaysia | Langkawi, Penang, Alor Star, Ipoh
and Kota Bharu |
| - Thailand | Hat Yai, Narathiwat, Pattani, Trang
and Nakon Si Thammarat |

Article 5 – Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.

2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified or accepted the Agreement, and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

3. Any amendment to the provisions of this Protocol, except the inclusion of additional designated points, shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 16 of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 1 On Unlimited Third And Fourth Freedom Traffic Rights Within The ASEAN Sub-Region.

DONE at _____, this day ofin the Year **Two Thousand and Eight**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:

.....
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications
For the Kingdom of Cambodia:

.....
SUN CHANTHOL
Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

.....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:

.....
DATUK ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:

.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:

.....
GEN. LEANDRO R. MENDOZA (Ret.)
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:

.....

SANTI PROMPHAT
Minister for Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

**PROTOCOL 2
ON UNLIMITED FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS WITHIN THE
ASEAN SUB-REGION**

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred to as "Lao PDR"), Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter referred to collectively as "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party"),

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on (date) in (venue) (hereinafter referred to as "the Agreement");

RECOGNISING that Annex II of the Agreement thereof provides for the conclusion of Implementing Protocols which shall form integral parts of the Agreement;

RECOGNISING also paragraph 3 of Article I of the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation signed on 28 January 1992 in Singapore, that, in the implementation of economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements; and

DESIRING to remove restrictions on air services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2015,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol:

1. The term "ASEAN Sub-region" means:
 - a) The Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Philippines-East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA);
 - b) The Sub-regional Cooperation in Air Transport among Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Viet Nam (CLMV);

- c) The Indonesia, Malaysia, Singapore-Growth Triangle (IMS-GT);
- d) The Indonesia, Malaysia, Thailand-Growth Triangle (IMT-GT); or
- e) Expansion there-from or any other new sub-regions as the case may be.

2. The term "Sub-region fifth (5th) freedom traffic rights" means intermediate and beyond fifth (5th) freedom traffic rights which are to be operated wholly within an ASEAN Sub-region.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate air passenger services from any designated points in its territory to any designated points in the ASEAN Sub-region to which that Contracting Party belongs and vice versa with full Sub-region fifth (5th) freedom traffic rights.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the right to take on board or put down, in the territory of any other Contracting Party, passengers, baggage, cargo or mail carried for remuneration and destined for or coming from any other points, shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

Article 3 – Capacity and Frequency

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air passenger services operated under this Protocol as provided in Article 2.

Article 4 – Specification of Points

The designated points as mentioned in Article 2 are listed below:

BIMP-EAGA :

- Brunei Darussalam
- Indonesia

**Bandar Seri Begawan
Balikpapan, Manado, Pontianak and**

- Malaysia	Tarakan
- The Philippines	Kota Kinabalu, Labuan, Kuching and Miri
CLMV :	Davao, General Santos, Puerto Princesa and Zamboanga;
- Cambodia	Phnom Penh
- Lao PDR	Vientiane, Luang Phabang and Pakse
- Myanmar	Yangon and Mandalay
- Viet Nam	Ha Noi, Ho Chi Minh City, Da Nang
	Dien Bien Phu, Phu Bai, Cat Bi and Lien Khuong
IMS-GT :	
- Indonesia	Not Applicable
- Malaysia	Not Applicable
- Singapore	Not Applicable
IMT-GT :	
- Indonesia	Medan, Padang, Banda Aceh, and Nias
- Malaysia	Langkawi, Alor Star, Ipoh and Kota Bharu
- Thailand	Hat Yai, Narathiwat, Pattani, Trang and Nakon Si Thammarat

Article 5 – Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.

2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified or accepted the Agreement, and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be

deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

3. Any amendment to the provisions of this Protocol, except the inclusion of additional designated points, shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 16 in the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 2 On Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Within The ASEAN Sub-Region.

DONE at _____, this day ofin the Year **Two Thousand and Eight**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:

.....
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:

.....
SUN CHANTHOL
Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

.....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:

.....
DATUK ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:

.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:

.....
GEN. LEANDRO R. MENDOZA (Ret.)
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:

.....
SANTI PROMPHAT
Minister for Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

PROTOCOL 3
ON UNLIMITED THIRD AND FOURTH FREEDOM TRAFFIC
RIGHTS BETWEEN THE ASEAN SUB-REGIONS

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred to as "Lao PDR"), Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter referred to collectively as "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party"),

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on (date) in (venue) (hereinafter referred to as "the Agreement");

RECOGNISING that Annex II of the Agreement thereof provides for the conclusion of Implementing Protocols which shall form integral parts of the Agreement;

RECOGNISING also paragraph 3 of Article I of the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation signed on 28 January 1992 in Singapore, that, in the implementation of economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements; and

DESIRING to remove restrictions on air services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2015,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol, the term "ASEAN Sub-region" means:

- a) The Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Philippines-East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA);
- b) The Sub-regional Cooperation in Air Transport among Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Viet Nam (CLMV);
- c) The Indonesia, Malaysia, Singapore-Growth Triangle (IMS-GT);
- d) The Indonesia, Malaysia, Thailand-Growth Triangle (IMT-GT); or
- e) Expansion there-from or any other new sub-regions as the case may be.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate air passenger services from any designated point(s) in its territory to any designated point(s) in the territory of the other Contracting Parties other than those of the ASEAN Sub-region to which that Contracting Party belongs and vice versa with full third (3rd) and fourth (4th) freedom traffic rights.

Article 3 – Capacity and Frequency

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air passenger services operated under this Protocol as provided in Article 2.

Article 4 – Specification of Points

The designated points as mentioned in Article 2 are listed below:

BIMP-EAGA	:	
- Brunei Darussalam		Bandar Seri Begawan
- Indonesia		Balikpapan
- Malaysia		Labuan and Miri
- The Philippines		Davao, General Santos, Puerto Princesa and Zamboanga;
CLMV	:	
- Cambodia		Phnom Penh
- Lao PDR		<u>[Vientiane, Luang Phabang and Pakse]</u>
- Myanmar		Yangon and Mandalay
- Viet Nam		<u>[Ha Noi, Da Nang, Dien Bien Phu, Phu Bai, Cat Bi and Lien Khuong]</u>
IMS-GT	:	
- Indonesia		Not Applicable
- Malaysia		Not Applicable
- Singapore		Not Applicable
IMT-GT	:	
- Indonesia		Medan and Padang
- Malaysia		Alor Star and Ipoh
- Thailand		Hat Yai, Narathiwat, Pattani, Trang and Nakon Si Thammarat

Article 5 – Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.
2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified or accepted the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.
3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance from at least two (2) different ASEAN Sub-regions with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on date of the deposit of such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.
4. Any amendment to the provisions of this Protocol, except the inclusion of additional designated points, shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 16 of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 3 On Unlimited Third And Fourth Freedom Traffic Rights Between The ASEAN Sub-Regions.

DONE at _____, this day ofin the Year **Two Thousand and Eight**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:

.....
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:

.....
SUN CHANTHOL
Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

.....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:

.....
DATUK ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:

.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:

.....
GEN. LEANDRO R. MENDOZA (Ret.)
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:

.....
SANTI PROMPHAT
Minister for Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

**PROTOCOL 4
ON UNLIMITED FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS
BETWEEN THE ASEAN SUB-REGIONS**

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred to as "Lao PDR"), Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter referred to collectively as "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party"),

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on (date) in (venue) (hereinafter referred to as "the Agreement");

RECOGNISING that Annex II of the Agreement thereof provides for the conclusion of Implementing Protocols which shall form integral parts of the Agreement;

RECOGNISING also paragraph 3 of Article I of the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation signed on 28 January 1992 in Singapore, that, in the implementation of economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements; and

DESIRING to remove restrictions on air services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2015,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol:

1. The term “ASEAN Sub-region” means:
 - a) The Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, Philippines-East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA);
 - b) The Sub-regional Cooperation in Air Transport among Cambodia, Lao PDR, Myanmar and Viet Nam (CLMV);
 - c) The Indonesia, Malaysia, Singapore-Growth Triangle (IMS-GT);
 - d) The Indonesia, Malaysia, Thailand-Growth Triangle (IMT-GT); or
 - e) Expansion there-from or any other new sub-regions as the case may be.
2. The term “fifth (5th) freedom traffic rights” means intermediate and beyond fifth (5th) freedom traffic rights which are to be operated wholly within ASEAN.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall, in accordance with the terms of its designation, be allowed to operate air passenger services from any designated point(s) in its territory to any designated point(s) in the territory of the other Contracting Parties via any designated intermediate point(s) to any designated point(s) in the territory of any other Contracting Party to any designated beyond point(s) in any combination or order provided that the points are in ASEAN Sub-regions (as

provided in Article 4) and vice versa with full third (3rd), fourth (4th) and fifth (5th) freedom traffic rights.

Article 3 – Capacity and Frequency

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air passenger services operated under this Protocol as provided in Article 2.

Article 4 – Specification of Points

The designated points as mentioned in Article 2 are listed below:

BIMP-EAGA	:	
- Brunei Darussalam		Bandar Seri Begawan
- Indonesia		Balikpapan and Manado
- Malaysia		Labuan and Miri
- The Philippines		Davao and Zamboanga
CLMV	:	
- Cambodia		Phnom Penh
- Lao PDR		[Vientiane, Luang Phabang and Pakse]
- Myanmar		Yangon and Mandalay
- Viet Nam		[Ha Noi, Da Nang, Dien Bien Phu, Phu Bai, Cat Bi and Lien Khuong]
IMS-GT	:	
- Indonesia		Not Applicable
- Malaysia		Not Applicable
- Singapore		Not Applicable
IMT-GT	:	
- Indonesia		Medan and Padang
- Malaysia		Ipoh and Alor Star
- Thailand		Hat Yai, Narathiwat, Pattani, Trang and Nakon Si Thammarat

Article 5 – Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.
2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified or accepted the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.
3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance from at least two (2) different ASEAN Sub-regions with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on the date of the deposit of such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.
4. Any amendment to the provisions of this Protocol, except the inclusion of additional designated points, shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 16 of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 4 On Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Between The ASEAN Sub-Regions.

DONE at _____, this day ofin the Year **Two Thousand and Eight**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:

.....
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:

.....
SUN CHANTHOL
Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

.....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:

.....
DATUK ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:

.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:

.....
GEN. LEANDRO R. MENDOZA (Ret.)
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:

.....
SANTI PROMPHAT
Minister for Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

**PROTOCOL 5
ON UNLIMITED THIRD AND FOURTH FREEDOM TRAFFIC
RIGHTS BETWEEN ASEAN CAPITAL CITIES**

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred to as "Lao PDR"), Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter referred to collectively as "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party"),

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on (date) in (venue) (hereinafter referred to as "the Agreement");

RECOGNISING that Annex II of the Agreement thereof provides for the conclusion of Implementing Protocols which shall form integral parts of the Agreement;

RECOGNISING also paragraph 3 of Article I of the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation signed on 28 January 1992 in Singapore, that, in the implementation of economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements; and

DESIRING to remove restrictions on air services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2015,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate air passenger services from its capital city to the capital cities of the other Contracting Parties and vice versa with full third (3rd) and fourth (4th) freedom traffic rights by 31 December 2008.

Article 2 – Capacity and Frequency

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air passenger services operated under this Protocol as provided in Article 1.

Article 3 – Specification of Points

The capital cities of the Contracting Parties as mentioned in Article 1 are listed below:

Brunei	:	Bandar Seri Begawan
Darussalam	:	
Cambodia	:	Phnom Penh
Indonesia	:	Jakarta
Lao PDR	:	Vientiane
Malaysia	:	Kuala Lumpur
Myanmar	:	Yangon
Philippines	:	Manila
Singapore	:	Singapore
Thailand	:	Bangkok
Viet Nam	:	Ha Noi

Article 4 – Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.
2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified or accepted the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.
3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on the date of the deposit of such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.
4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 16 in the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 5 On Unlimited Third And Fourth Freedom Traffic Rights Between ASEAN Capital Cities.

DONE at....., this day ofin the Year **Two Thousand and Eight**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:

.....
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:

.....
SUN CHANTHOL
Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

.....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:

.....
DATUK ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:

.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:

.....
GEN. LEANDRO R. MENDOZA (Ret.)
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:

.....
SANTI PROMPHAT
Minister for Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

**PROTOCOL 6
ON UNLIMITED FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS
BETWEEN ASEAN CAPITAL CITIES**

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred to as "Lao PDR"), Malaysia, the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) (hereinafter referred to collectively as "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party"),

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services signed on (date) in (venue) (hereinafter referred to as "the Agreement");

RECOGNISING that Annex II of the Agreement thereof provides for the conclusion of Implementing Protocols which shall form integral parts of the Agreement;

RECOGNISING also paragraph 3 of Article I of the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation signed on 28 January 1992 in Singapore, that, in the implementation of economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other Member States are not ready to implement these arrangements; and

DESIRING to remove restrictions on air services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2015,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

For the purposes of this Protocol, the term “fifth (5th) freedom traffic rights” means intermediate and beyond fifth freedom traffic rights which are to be operated wholly within ASEAN.

Article 2 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate air passenger services from its capital city to the capital cities of the other Contracting Parties and vice versa with full third (3rd), fourth (4th) and fifth (5th) freedom traffic rights by 31 December 2010.

Article 3 – Capacity and Frequency

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air passenger services operated under this Protocol as provided in Article 2.

Article 4 – Specification of Points

The capital cities of the Contracting Parties are listed below:

Brunei Darussalam	:	Bandar Seri Begawan
Cambodia	:	Phnom Penh
Indonesia	:	Jakarta
Lao PDR	:	Vientiane
Malaysia	:	Kuala Lumpur
Myanmar	:	Yangon
Philippines	:	Manila
Singapore	:	Singapore
Thailand	:	Bangkok
Viet Nam	:	Ha Noi

Article 5 – Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.
2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified or accepted the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.
3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3rd) Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on the date of the deposit of such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.
4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties as provided for under Article 16 of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 6 On Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Between ASEAN Capital Cities.

DONE at _____, this day ofin the Year **Two Thousand and Eight**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:

.....
PEHIN DATO ABU BAKAR APONG
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:

.....
SUN CHANTHOL
Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

.....
SOMMAD PHOLSENA
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:

.....
DATUK ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:

.....
MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:

.....
GEN. LEANDRO R. MENDOZA (Ret.)
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:

.....
SANTI PROMPHAT
Minister for Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ต่อไปเรียกว่า “สปป. ลาว”) มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ต่อไปเรียกโดยรวมว่า “ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ” หรือเฉพาะรายว่า “ภาคีผู้ทำความตกลง”)

ระลึกถึงปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยข้อตกลง ฉบับที่ 2 (ปฏิญญาบาห์ลี ฉบับที่ 2) ออกที่บาห์ลี อินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม ค.ศ. 2003 ตามที่อาเซียนได้ผูกพันที่จะขยายระดับและขอบเขตของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจภายในกลุ่มและการเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก เพื่อนำไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ยืนยันวาระนโยบายส่งเสริมความก้าวหน้าของการเปิดเสรีอย่างเต็มที่และการรวมกลุ่มของการบริการเดินอากาศในอาเซียนตามที่ได้วางไว้ในแผนปฏิบัติการในรวมกลุ่มและเปิดเสรีของการขนส่งทางอากาศของอาเซียนที่ได้รับรองในที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน (เอทีเอ็ม) ครั้งที่สิบ (10) เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ที่กรุงพนมเปญ กัมพูชา

ระลึกถึงแผนปฏิบัติการเวียงจันทน์ที่ได้รับรองในที่ประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่สิบ (10) เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ที่นครเวียงจันทน์ สปป. ลาว ที่ซึ่งเรียกร้องให้เร่งรัดการตกลงเปิดน่านฟ้าเสรีและยกระดับการเปิดเสรีในบริการขนส่งทางอากาศ

ระลึกถึงข้อตัดสินใจของที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนครั้งที่สิบ (10) เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ที่กรุงพนมเปญ กัมพูชา ที่ได้รับรองแผนการรวมกลุ่มสาขาการเดินทางทางอากาศและแผนปฏิบัติการรวมกลุ่มและเปิดเสรีของการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ปี ค.ศ. 2005-2015 ซึ่งได้กำหนดแผนกลยุทธ์ต่างๆ ในเปิดเสรีการบริการเดินอากาศในอาเซียนเพิ่มขึ้น และส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่สามารถทำให้เกิดการรวมเป็นตลาดการขนส่งทางอากาศเดียวกันในอาเซียน

ต่างได้ผูกพันที่จะคงไว้ พัฒนาเพิ่มขึ้น และกระชับความสัมพันธ์ที่เป็นมิตรและความร่วมมือกันของแต่ละประเทศให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

ตระหนักว่า บริการเดินอากาศระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพและมีการแข่งขันเป็นสิ่งสำคัญต่อการพัฒนาการค้า ให้ประโยชน์ต่อผู้บริโภค และส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

ปรารถนาที่จะทำให้มั่นใจว่าความมั่นคงและปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ในระดับสูงสุด และยืนยันว่าตนให้ความสำคัญในเรื่องการกระทำหรือการคุกคามต่อความมั่นคงปลอดภัยของอากาศยาน ที่ซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นผลเสียต่อการดำเนินการของการขนส่งทางอากาศ และบ่อนทำลายความมั่นใจของประชาชนในเรื่องความปลอดภัยของการบินพลเรือน

ปรารถนาที่จะอำนวยความสะดวกและส่งเสริมบริการเดินอากาศและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องของตน เพื่อเสริมการอำนวยความสะดวกของการขนส่งอื่นและความพยายามในการเปิดเสรีในอาเซียน

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ตามลำดับ เพื่อให้ช่วยให้บรรลุถึงความคล่องตัวและความสามารถที่เพิ่มขึ้นในการดำเนินบริการเดินอากาศในอาเซียน โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างตลาดการบินร่วมในอาเซียนที่เป็นหนึ่งเดียวภายในปี ค.ศ. 2015

ต่างเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 และปรารถนาที่จะยึดมั่นในหลักการและข้อบทต่างๆ ของอนุสัญญา ดังกล่าว และ

ปรารถนาที่จะทำความตกลงพหุภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศ

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1

คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้เท่านั้น นอกจากบริบทต้องการให้หมายความเป็นอย่างอื่น

1. คำว่า "อนุสัญญา" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 และรวมถึง (1) ข้อแก้ไขใด ๆ ที่มีผลบังคับใช้ตามข้อ 94(ก) ของอนุสัญญา และซึ่งได้ให้สัตยาบันโดยภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดแห่งความตกลงนี้ และ (2) ภาคผนวกใด ๆ หรือข้อแก้ไขใด ๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญา นั้น ครอบคลุมทั้งภาคผนวกและข้อแก้ไขที่มีผลใช้บังคับตามเวลาที่กำหนดสำหรับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดแห่งความตกลงนี้
2. คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ให้หมายถึง รัฐมนตรีที่รับผิดชอบด้านการบินพลเรือน หรือบุคคลหรือองค์กรคณะใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ซึ่งในเวลานี้ปฏิบัติโดยรัฐมนตรี หรือหน้าที่ที่คล้ายคลึงกัน
3. คำว่า "สายการบินที่กำหนด" ให้หมายถึง สายการบินสายหนึ่งที่ได้รับการกำหนดและอนุญาต ตามข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) แห่งความตกลงฉบับนี้

4. คำว่า "อาณาเขต" ให้หมายถึง อาณาเขตพื้นดิน พื้นน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต ทะเลหมู่เกาะ พื้นทะเล และดินใต้ทะเลที่ว่านั้น และห้วงอากาศเหนือบริเวณนั้น
5. คำว่า "บริการเดินอากาศ" และ "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" และ "สายการบิน" ให้มีความหมายตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 96 แห่งอนุสัญญาฯ ตามลำดับ
6. คำว่า "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้หมายถึง ราคาที่จะต้องจ่ายสำหรับการขนส่งคนโดยสาร และสินค้า และเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งใช้กับราคาเหล่านี้ รวมทั้งราคาและเงื่อนไขสำหรับตัวแทนและบริการเพิ่มเติมอื่นๆ แต่ไม่รวมค่าจ้างและเงื่อนไขสำหรับการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์
7. คำว่า "เส้นทางบินที่ระบุ" ให้หมายถึง เส้นทางที่ระบุในพิกัดเส้นทางบินแนบท้ายความตกลงฉบับนี้
8. คำว่า "บริการที่ตกลง" ให้หมายถึง บริการเดินอากาศแบบประจำที่กระทำการรับขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และ/หรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อผลตอบแทนหรือค่าจ้าง ตามเส้นทางที่ระบุ
9. คำว่า "การแวะลงมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า" ให้หมายถึง การแวะลงของบริการเดินอากาศระหว่างประเทศที่มีความมุ่งประสงค์อื่นนอกจากการนำขึ้น หรือขนลง ซึ่งผู้โดยสาร สินค้า และ/หรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์
10. คำว่า "ค่าภาระ" ให้หมายถึง ค่าภาระที่เรียกเก็บจากสายการบินโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ หรือได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจให้เรียกเก็บ ในการจัดหาทรัพย์สินของสนามบิน หรือสิ่งอำนวยความสะดวก หรือเครื่องช่วยในการเดินอากาศ รวมทั้งบริการที่เกี่ยวข้อง และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับอากาศยาน ลูกเรือ ผู้โดยสาร และสินค้า
11. คำว่า "ความตกลงฯ" ให้หมายถึงความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวก และพิธีสารประกอบการดำเนินการของความตกลงนี้และข้อแก้ไขใดๆ ในความตกลงหรือภาคผนวกหรือพิธีสารประกอบการดำเนินการ
12. คำว่า "ผู้เก็บรักษา" ให้หมายถึงเลขาธิการอาเซียน และ
13. ข้ออ้างอิงทั้งหมดที่อ้างถึงคำเอกพจน์ให้รวมถึงคำพหูพจน์ และข้ออ้างอิงทั้งหมดที่อ้างถึงคำพหูพจน์ให้รวมถึงคำเอกพจน์

ข้อ 2

การให้สิทธิ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิแก่ภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สำหรับการให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ดังต่อไปนี้
 - ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง
 - ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาเขตของตน โดยไม่มีความมุ่งประสงค์ทางการค้า และ
 - ค) สิทธิต่างๆ ที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้ รวมทั้งสิทธิต่างๆ ที่ระบุในภาคผนวก 1 (ใบพิกัดการขนส่งทางอากาศ) และ ในกรณีที่ใช้ได้ ภาคผนวก 2 (รายชื่อพิธีสารประกอบการดำเนินการ 1-6) ของความตกลงนี้

2. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย นอกเหนือจาก สายการบินที่ได้แจ้งกำหนดภายใต้ข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงนี้ สามารถบันทึกสิทธิต่างๆ ที่ระบุไว้ในวรรค 1 (ก) และ (ข) ของข้อนี้ได้ด้วย สายการบินนั้นจะต้องมีคุณสมบัติครบตามเงื่อนไขต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ ซึ่งโดยปกติใช้กับการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยภาคีผู้ทำความตกลงที่พิจารณาคำขอ
3. ไม่มีข้อความใดในความตกลงนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อสินจ้างในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

ข้อ 3

การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินได้มากสายเท่าที่ต้องการ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศตามความตกลงฯ นี้และมีสิทธิที่จะถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดดังกล่าว การกำหนดนั้นให้ส่งเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านช่องทางทางการทูตไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบต่อไป
2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบินดังกล่าว พร้อมกับคำขอจากสายการบินที่กำหนดนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องให้การอนุญาตด้านเทคนิคและอนุญาตที่เหมาะสมโดยไม่มีชักช้า ในรูปแบบและวิธีที่กำหนดในการอนุญาตดำเนินการและการอนุญาตด้านเทคนิค โดยมีเงื่อนไขว่า
- ก) (1) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่ในภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น หรือทั้งสองอย่าง หรือ
- (2) ขึ้นอยู่กับการยอมรับของภาคีผู้ทำความตกลงที่รับคำขอนั้น สายการบินที่กำหนดเป็นบริษัทและมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่อยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินที่ซึ่งมีและคงไว้ซึ่งกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงโดยรัฐสมาชิกหนึ่งหรือหลายรัฐ และ/หรือ คนชาติอาเซียน โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินยังคงควบคุมเชิงกำกับดูแล
- (3) ขึ้นอยู่กับการยอมรับของภาคีผู้ทำความตกลงที่รับคำขอนั้น สายการบินที่กำหนดเป็นบริษัทและมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่อยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบิน ที่คงไว้ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลของสายการบินนั้น โดยมีเงื่อนไขว่าการกระทำดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเสมือนการอนุญาตให้สิทธิการบินที่มีได้มีไว้สำหรับสายการบินหรือบริษัทลูกของสายการบินนั้น และ
- ข) สายการบินที่กำหนดมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่ใช้อยู่เป็นปกติในการดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศที่ภาคีผู้ทำ

ความตกลงใช้ในการพิจารณาคำขอ และ

- ค) ภาคิผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินได้ทำตามข้อกำหนดที่วางไว้ในข้อ 5 (ความปลอดภัย) และข้อ 6 (การรักษาความปลอดภัยการบิน) ของความตกลงนี้
3. ภาคิผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่อนุญาตให้ดำเนินการตามวรรค 2 ของข้อนี้ จะต้องแจ้งเรื่องการดำเนินการเช่นนั้นไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบต่อไป

ข้อ 4

การระงับ การเพิกถอน การพักใช้ และการตั้งข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัด ใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคตามที่อ้างถึงในข้อ 3 (การกำหนดสายการบิน และการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงนี้ กับสายการบินที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เป็นการชั่วคราวหรือถาวร เมื่อ
 - ก) สายการบินไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ามีคุณสมบัติตามข้อ 3 วรรค 2 (ก) (1) หรือ (2) หรือ (3) ตามที่นำมาใช้ได้ หรือ
 - ข) สายการบินไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบตามที่อ้างถึงในข้อ 14 (การใช้กฎหมายและข้อบังคับ) ของความตกลงนี้ หรือ
 - ค) ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายมิได้คงไว้และจัดการมาตรฐานตามที่วางไว้ในข้อ 5 (ความปลอดภัย) ของความตกลงนี้
2. เว้นแต่การดำเนินการอย่างฉับพลันจะจำเป็นเพื่อป้องกันการไม่ปฏิบัติตามวรรค 1 (ข) หรือ 1 (ค) ของข้อนี้ต่อไปอีก สิทธิที่กำหนดขึ้นตามข้อนี้จะใช้ได้ภายหลังจากที่มีการปรึกษาหารือกับภาคิผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินเท่านั้น ตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในข้อ 16 (การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง)
3. ภาคิผู้ทำความตกลงที่ได้ใช้สิทธิในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัด ใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินหนึ่งหรือสายการบินหลายสายตามวรรค 1 ของข้อนี้ จะต้องแจ้งการดำเนินการไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบต่อไป
4. ความในข้อนี้ ไม่ได้จำกัดสิทธิของภาคิผู้ทำความตกลงใดๆ ในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงอื่น ตามบทบัญญัติของข้อ 6 (การรักษาความปลอดภัยการบิน)

ข้อ 5

ความปลอดภัย

1. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามความตกลงนี้ ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญ

ความสามารถ และใบอนุญาตต่างๆ ซึ่งออกและกระทำให้ใช้ได้โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินนั้น ซึ่งยังคงมีผลใช้ได้อยู่ โดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดในการออกใบสำคัญหรือใบอนุญาตนั้นจะต้องเท่าเทียมมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญาฯ เป็นอย่างน้อย อย่างไรก็ตามก็ดี ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตนโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่คงไว้โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย ในเรื่องเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น ภายหลังจากการหารือดังกล่าว หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกพบว่าภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายมิได้คงไว้และจัดการมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยรวมถึงข้อกำหนดต่างๆ ในเรื่องดังกล่าว อย่างน้อยเท่ากับมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญาฯ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายจะได้รับแจ้งการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่างๆ ซึ่งจำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายจะต้องจัดการแก้ไขอย่างเหมาะสม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิค กับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง หรือหลายสายที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในกรณีที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายไม่ได้ดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสมภายในเวลาที่เหมาะสม

ข้อ 6

การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอันบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และอนุสัญญาหรือพิธีสารอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดรวมเป็นภาคีอยู่
2. เมื่อมีการร้องขอจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายและการกระทำอันอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของ

อากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น และทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และเพื่อแจ้งให้ทราบถึงการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ จะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญา ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ จะต้องกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน ผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิสำเนาถาวรอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น

4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องทราบถึงข้อบทเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของตน และต้องมีมาตรการที่พอเพียงที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัวของลูกเรือ รวมทั้งสินค้าและพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างนำขึ้นหรือขนลง ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามของการยี่ตอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่น ๆ ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน คนโดยสาร และลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

6. เมื่อภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลอันสมควรให้เชื่อได้ว่าภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินการผิดไปจากข้อบทการรักษาความปลอดภัยของข้อนี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงนั้นอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือทันทีกับเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การไม่บรรลุถึงข้อตกลงที่น่าพอใจภายใน 15 วัน นับจากวันที่ได้รับการร้องขอ จะต้องเป็นเหตุในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ดึงเงื่อนไขและข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อปรากฏเหตุฉุกเฉิน ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจใช้มาตรการชั่วคราวก่อนครบกำหนด 15 วัน

7. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายต้องกำหนดให้สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่ให้บริการไปยังภาคีผู้ทำความตกลงนั้นยื่นแผนการรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองโดยเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงของสายการบินนั้นเพื่อให้การยอมรับ

ข้อ 7

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งใช้เรียกเก็บสำหรับบริการที่ครอบคลุมโดยความตกลงนี้ จะต้องกำหนดในระดับที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ผลประโยชน์ของผู้ใช้ ต้นทุนในการดำเนินงาน ลักษณะของบริการ กำไรอันสมควร พิกัดอัตราค่าขนส่งของสายการบินอื่นๆ และข้อพิจารณาเชิงพาณิชย์อื่นๆ ในตลาด
2. ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่จำเป็นต้องแจ้งหรือขอความเห็นชอบซึ่งพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบิน อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่กฎหมายภายในประเทศของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งต้องได้รับการเห็นชอบก่อนล่วงหน้า ก็จะต้องมีการยื่นขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งตามนั้น ในกรณีเช่นนี้ หลักการต่างตอบแทนอาจนำมาใช้โดยดุลพินิจของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ตกลงที่จะให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อพิกัดอัตราค่าขนส่งที่อาจจะถูกปฏิเสธด้วยเหตุที่มีความไม่เท่าเทียมกันอย่างไร้เหตุผล สูงเกินควร หรือมีข้อจำกัด เนื่องจากการใช้อำนาจครอบงำในทางมิชอบ หรือต่ำเกินควร อันเนื่องมาจากการอุดหนุนหรือสนับสนุนโดยตรงหรือทางอ้อมของรัฐบาล หรือวิธีปฏิบัติที่ไม่ส่งเสริมการแข่งขันอื่นๆ
4. ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องทำให้มั่นใจว่าสายการบินที่กำหนดได้ให้ข้อมูลทั้งหมดโดยรวมกับสาธารณะชนทั่วไปในเรื่องอัตราค่าโดยสารและค่าระวางและเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องในการโฆษณาต่อสาธารณะ

ข้อ 8

การดำเนินบริการด้วยอากาศยานเช่า

1. เมื่อสายการบินที่กำหนดเสนอที่จะใช้อากาศยานนอกเหนือจากที่ตนเป็นเจ้าของในการให้บริการเดินอากาศที่กำหนดไว้ตามความตกลงนี้ จะกระทำได้โดยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขดังต่อไปนี้เท่านั้น
 - ก) ข้อตกลงต่างๆ จะต้องไม่เป็นเสมือนการอนุญาตให้สายการบินผู้ให้เช่าได้รับสิทธิรับขนการจราจรที่สายการบินนั้นไม่ได้มีสิทธิอยู่
 - ข) ผลประโยชน์ด้านการเงินที่สายการบินผู้ให้เช่าได้รับ จะต้องไม่ขึ้นอยู่กับผลกำไรหรือขาดทุนของการดำเนินบริการของสายการบินที่กำหนดที่เกี่ยวข้อง และ
 - ค) ความรับผิดชอบต่อความสมควรเดินอากาศที่มีอยู่และความเพียงพอของมาตรฐานการปฏิบัติการบินและการบำรุงรักษาของอากาศยานที่เช่ามา ซึ่งดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องกำหนดขึ้นและเป็นไปตามอนุสัญญาฯ
2. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งจะไม่ถูกห้ามในการจัดบริการโดยใช้อากาศยานเช่า โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อตกลงการเช่าใดๆ ที่ได้มีการจัดทำจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขต่างๆ ที่ได้ระบุไว้ในข้อ 1 ของความตกลงนี้

ข้อ 9

กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์

1. ตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะมีสิทธิ

- ก) เกี่ยวกับการเข้ามา การพำนักอาศัย และการว่าจ้าง การนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายอื่น ซึ่งบุคลากรในด้านการบริหาร ผู้ชำนาญพิเศษอื่นๆ เครื่องใช้สำนักงาน และเครื่องใช้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และวัสดุส่งเสริมการขายต่างๆ ที่ใช้ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ
- ข) ตั้งสำนักงานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นเพื่อมุ่งประสงค์ในการจัดส่งเสริม และขายบริการขนส่งทางอากาศ
- ค) ทำการขายบริการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายโดยตรง และขายบริการขนส่งดังกล่าว ตามดุลพินิจของสายการบิน ผ่านตัวแทน และบุคคลใดๆ มีอิสระในการที่จะซื้อบริการขนส่งนั้นด้วยเงินสกุลท้องถิ่นที่ใช้อยู่ในอาณาเขตนั้น หรือ ในเงินสกุลของประเทศอื่นที่อาจแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ
- ง) แลกเปลี่ยนและส่งกลับไปยังอาณาเขตของบริษัทตนเมื่อต้องการ ซึ่งเงินรายได้ที่เกิดขึ้นภายในประเทศที่เกินไปจากเงินใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายในประเทศ การแลกเปลี่ยนและส่งกลับจะต้องได้รับอนุญาตโดยพลันโดยไม่มีข้อบังคับหรือภาษีที่เกี่ยวข้อง ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้กับการซื้อขายและการส่งเงินออกขณะนั้นในวันที่สายการบินยื่นขอส่งเงินครั้งแรก การแลกเปลี่ยนและส่งกลับเช่นว่านั้นจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบังคับการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของภาคีผู้ทำความตกลงที่เกี่ยวข้อง และ
- จ) ในการชำระค่าใช้จ่ายท้องถิ่น รวมทั้งซื้อเชื้อเพลิง ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ด้วยเงินสกุลท้องถิ่น สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าว ตามดุลพินิจของตน ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นในเงินสกุลที่แลกเปลี่ยนโดยเสรีที่กำหนดโดยข้อบังคับเงินสกุลท้องถิ่น

2. ในการดำเนินบริการหรือเสนอบริการที่ได้รับอนุญาตในเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายอาจเข้าร่วมในข้อตกลงร่วมมือด้านการตลาด ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับและนโยบายแห่งชาติ ซึ่งอาจรวมถึง แต่ไม่เป็นการจำกัดเฉพาะการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน การตกลงซื้อขายระวางที่นั่งบนเที่ยวบินร่วมกับ

ก. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน และ

ข. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ

โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้เข้าร่วมในข้อตกลงดังกล่าว มีสิทธิรับขบวนการจราจรและได้รับการอนุญาตอันเหมาะสมและมีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ใช้กับข้อตกลงนั้น

3. สายการบินผู้ทำการตลาดอาจต้องยื่นขอความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ในข้อตกลงร่วมมือด้านการตลาดใดๆ กับสายการบินผู้ทำการบินตามวรรค 2 ของข้อนี้ ก่อนแนะนำบริการที่เสนอ

4. เมื่อเสนอขายบริการ สายการบินที่ทำการตลาด จะต้องทำความเข้าใจกับผู้ซื้อบัตรโดยสารของบริการนั้น ณ จุดขายให้ชัดเจนว่า สายการบินใดเป็นผู้ดำเนินบริการในแต่ละช่วงเส้นทางที่ให้บริการ และสายการบินใดเป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

ข้อ 10

คำภาระ

1. ภาคิผู้ทำควมดกกลงจะต้องไม่เรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บคำภาระกับสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ด้วยอัตราที่สูงกว่าคำภาระที่เรียกเก็บกับสายการบินของตนเองในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะคล้ายกัน
2. ภาคิผู้ทำควมดกกลงแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการปรึกษาหารือในเรื่องคำภาระต่างๆ ระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บและสายการบินที่ใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดให้โดยเจ้าหน้าที่ที่เรียกเก็บนั้น ถ้าเป็นไปได้โดยผ่านองค์กรตัวแทนของสายการบิน และจะต้องมีการให้ข่าวสารอย่างมีเหตุมีผลในข้อเสนอในการเปลี่ยนแปลงคำภาระที่เรียกเก็บต่างๆ แก่ผู้ใช้บริการเพื่อแสดงความเห็นของตนก่อนมีการเปลี่ยนแปลง ภาคิผู้ทำควมดกกลงแต่ละฝ่ายยังต้องสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บคำภาระของตนและผู้ใช้บริการดังกล่าวแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับคำภาระต่างๆ

ข้อ 11

อากรศุลกากร

1. ภาคิผู้ทำควมดกกลงแต่ละฝ่ายจะต้องให้การยกเว้นบนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทนแก่สายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างเต็มที่เท่าที่จะเป็นไปได้ตามกฎหมายแห่งชาติ จากค่าอากรศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบ และค่าอากรและค่าภาระอื่นๆ สำหรับอากาศยาน น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องบริภัณฑ์ภาคพื้น น้ำมันลื่น วัสดุทางเทคนิคที่ใช้แล้วหมดเปลืองได้ เครื่องอะไหล่ ซึ่งรวมถึงเครื่องยนต์ เครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน พัสตุอากาศยาน และรายการอื่นๆ เช่น ใบตราส่งสินค้า วัสดุสิ่งพิมพ์ใด ๆ ที่มีเครื่องหมายของบริษัทพิมพ์อยู่ และวัสดุเผยแพร่ที่แจกจ่ายโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายของสายการบินที่กำหนดนั้น ซึ่งมุ่งหมายจะใช้หรือใช้เฉพาะกับการดำเนินการหรือการให้บริการของอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่ายดังกล่าวในการดำเนินบริการที่ตกลงเท่านั้น
2. การยกเว้นต่างๆ ที่ให้โดยข้อนี้จะใช้กับรายการที่ได้อ้างถึงในวรรค 1
 - ก) นำมาใช้ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกกลงโดยหรือในนามของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
 - ข) อยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงหนึ่งในระหว่างขาเข้ามาหรือออกไปจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่าย หรือ
 - ค) นำขึ้นบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงหนึ่งในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่ายและตั้งใจที่จะใช้ในการดำเนินบริการที่ตกลง

ไม่ว่ารายการดังกล่าวจะถูกใช้หรือบริโภคทั้งหมดภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้การยกเว้นหรือไม่ โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงความเป็นเจ้าของในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าว

3. เครื่องบริภัณฑ์ปกตินอกอากาศยาน ตลอดจนวัสดุ และเครื่องใช้สอยที่ปกติอยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจนำลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขตนั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่าง ๆ ที่นำลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือมีฉะนั้นถูกจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร
4. การยกเว้นต่าง ๆ ที่ให้ไว้ในข้อนี้จะให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งได้มีสัญญากับสายการบินที่กำหนดอื่นด้วย ที่ซึ่งจะได้รับการยกเว้นเช่นเดียวกันจากภาคีผู้ทำความตกลงอื่นหรือภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ในการยืมหรือถ่ายโอนรายการต่าง ๆ ที่ระบุในวรรค 1 ของข้อนี้ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ

ข้อ 12

การแข่งขันที่เป็นธรรม

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลง

1. ว่าสายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายจะมีโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะแข่งขันในการให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงนี้ และ
2. จะดำเนินการจัดการเลือกปฏิบัติและ/หรือวิธีปฏิบัติต่าง ๆ ที่ต่อต้านการแข่งขันทุกรูปแบบ โดยภาคีผู้ทำความตกลงนั้น และ/หรือ สายการบินที่กำหนดของตนที่ถือได้ว่ามีผลเป็นปฏิปักษ์ต่อสถานะการแข่งขันของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นใด ๆ

ข้อ 13

มาตรการปกป้อง

1. ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ตกลงว่าการกระทำของสายการบินดังต่อไปนี้ อาจถือได้ว่าเป็นการกระทำที่อาจจะเป็นปฏิปักษ์ต่อการแข่งขันซึ่งควรได้รับการตรวจสอบอย่างใกล้ชิด
 - ก. การเรียกเก็บค่าโดยสารและค่าระวางตามเส้นทางต่าง ๆ ในระดับที่ซึ่งโดยรวมไม่เพียงพอที่จะคุ้มกับต้นทุนของการจัดหาบริการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง
 - ข. การเพิ่มของความจุ หรือความถี่ของการให้บริการเดินอากาศอย่างมากเกินควร
 - ค. การกระทำที่สงสัยนั้นเป็นการกระทำอย่างต่อเนื่องมากกว่าจะเป็นการกระทำเพียงชั่วคราว
 - ง. การกระทำที่สงสัยมีผลกระทบด้านลบอย่างร้ายแรงทางเศรษฐกิจ หรือก่อให้เกิดผลเสียหายอย่างมีนัยสำคัญต่อสายการบินอื่น
 - จ. การกระทำที่สงสัยสะท้อนเจตนาอย่างชัดเจน หรือมีผลกระทบที่น่าจะเป็นไปได้ว่า เป็นการตัดทอน กีดกัน หรือผลักดันสายการบินอื่นให้ออกจากตลาด และ
 - ฉ. พฤติกรรมที่แสดงให้เห็นถึงการใช้อำนาจครอบงำเส้นทางบินในทางมิชอบ

2. การให้ความช่วยเหลือ และ/หรือ การอุดหนุนจากรัฐจะต้องมีความโปร่งใสระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ และจะต้องไม่บิดเบือนการแข่งขันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ข้อมูล ที่ภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สนใจเมื่อมีการร้องขอ พร้อมข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวกับการให้ และการเปลี่ยนแปลง หรือ การขยายระยะเวลาใดๆ โดยข้อมูลดังกล่าวจะต้องได้รับการเก็บรักษาในชั้นความลับและความอ่อนไหวสูงสุด
3. หากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพิจารณาเห็นว่าการดำเนินบริการที่จงใจหรือที่กระทำโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจสร้างพฤติกรรมไม่เป็นธรรมในการแข่งขันตามรายการที่ได้บ่งชี้ไว้ในวรรค 1 หรือการเลือกปฏิบัติใด ๆ โดยวิธีให้การช่วยเหลือ และ/หรือ อุดหนุนเกินควรของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือตามข้อ 16 (การปรึกษาหารือ และการแก้ไขความตกลง) โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะยุติปัญหา การร้องขอใดๆ ดังกล่าวจะต้องส่งมาพร้อมกับข้อสังเกตที่ชี้แจงเหตุผลของการร้องขอ และการปรึกษาหารือจะต้องเริ่มภายในสิบห้า (15) วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอนั้น
4. หากภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ไม่สามารถบรรลุข้อยุติของปัญหาโดยการปรึกษาหารือ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดอาจร้องขอให้ใช้กลไกการยุติข้อพิพาทตามข้อ 17 (การระงับข้อพิพาท) เพื่อยุติข้อพิพาท
5. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะระงับ การเพิกถอน การพักใช้ และการตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดในใบอนุญาตดำเนินการของสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเป็นการชั่วคราว เมื่อมีเหตุผลอันเชื่อได้ว่าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้กระทำอย่างไม่เป็นธรรม หรือเป็นปฏิปักษ์ต่อการแข่งขัน หรือสายการบินที่กำหนดของตนได้กระทำการที่ผลกระทบอย่างร้ายแรง อันเกี่ยวเนื่องกับวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้

ข้อ 14

การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

1. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบ ที่เกี่ยวกับการดำเนินการบริการและการเดินอากาศของอากาศยานจะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
2. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่ง กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบ ของภาคีนั้นที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้เข้ามา หรือออกจากอาณาเขตของตน ของลูกเรือ หรือสินค้า บนอากาศยาน (รวมถึงข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้าประเทศ การตรวจปล่อย การรักษาความปลอดภัยการบิน การตรวจคนเข้าเมือง หนังสือเดินทาง ศุลกากร และการกักกันโรค หรือ ข้อบังคับการไปรษณีย์ ในกรณีของไปรษณีย์ภัณฑ์) จะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยผู้โดยสาร ลูกเรือ หรือสินค้า ดังกล่าวของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย หรือ ผู้ทำการแทน

3. ผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้าที่แหว่ผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงใดๆ และมีได้ออกจากพื้นที่ของท่าอากาศยานที่สงวนไว้สำหรับการดังกล่าว จะไม่ต้องรับการตรวจสอบใดๆ ยกเว้นจะมีเหตุผลในเรื่องของการรักษาความปลอดภัยการบิน การควบคุมยาเสพติด การป้องกันการเข้าเมืองอย่างผิดกฎหมาย หรือในสถานการณ์พิเศษ

ข้อ 15

สถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะต้องจัดส่งรายการสถิติรายคาบหรือข้อสนเทศที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับการจราจรที่รับขนบนบริการที่ตกลงให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ เมื่อได้รับการร้องขอ

ข้อ 16

การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง

1. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะปรึกษาหารือระหว่างกันเป็นระยะ โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างความมั่นใจว่าบทบัญญัติต่าง ๆ ของความตกลงนี้จะได้รับการดำเนินการและการนำไปปฏิบัติให้เป็นผลเป็นที่น่าพอใจ เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นให้เริ่มต้นโดยเร็วที่สุดและไม่เกินกว่าหกสิบ (60) วัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านทางทูต หรือช่องทางที่เหมาะสมอื่นๆ พร้อมคำอธิบายในประเด็นต่างๆ ที่จะหยิบยกขึ้นหารือ เมื่อเป็นที่ตกลงกันในเรื่องวันที่จะปรึกษาหารือ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่ร้องขอจะต้องแจ้งภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดเกี่ยวกับการปรึกษาหารือและประเด็นที่จะหยิบยกขึ้นหารือด้วย ภาคีผู้ทำความตกลงใดๆ อาจเข้าร่วมประชุมได้ เมื่อการปรึกษาหารือได้ข้อยุติ ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด รวมทั้งผู้เก็บรักษา จะได้รับการแจ้งผลการหารือ
2. หากภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จำนวนหนึ่งในสามประสงค์จะแก้ไขบทบัญญัติใดๆ ในความตกลงนี้ จะได้รับสิทธินั้นโดยให้ร้องขอไปยังเลขาธิการอาเซียน เพื่อให้มีการเรียกประชุมภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดโดยไม่น้อยกว่าสิบสอง (12) เดือน หลังจากการมีผลบังคับใช้ของความตกลงนี้ เพื่อพิจารณาข้อแก้ไขใดๆ ต่อความตกลงตามที่เสนอ การแก้ไขปรับปรุงเช่นว่านั้น หากมีการตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด และหากจำเป็น หลังจากการปรึกษาหารือตามวรรค 1 ของข้อนี้ จะมีผลบังคับใช้เมื่อมีภาคีผู้ทำความตกลงมากกว่าครึ่งหนึ่งได้ยื่นสัตยาบันสารหรือตราสารรับรองการแก้ไขนี้
3. ในกรณีที่ได้มีการจัดทำอนุสัญญาหลายฝ่ายทั่วไปเกี่ยวกับบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งผูกพันภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ความตกลงฉบับนี้ จะได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาเช่นว่านั้น

ข้อ 17

การระงับข้อพิพาท

ข้อบทต่างๆ ของพิธีสารอาเซียนในการส่งเสริมกลไกการระงับข้อพิพาท ทำที่นครเวียงจันทน์ สปป. ลาว เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 และข้อแก้ไขใดๆ ของพิธีสารนั้นจะถูกนำมาใช้เมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้นภายใต้ความตกลงนี้

ข้อ 18

ความสัมพันธ์กับความตกลงอื่น

1. ความตกลงฉบับนี้ หรือข้อปฏิบัติใดๆ จะไม่มีผลต่อสิทธิและหน้าที่ของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ภายใต้ความตกลงที่มีอยู่ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงเหล่านั้นเป็นภาคีผู้ทำความตกลงด้วย ยกเว้นที่ได้บัญญัติไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้
2. ความตกลงฉบับนี้ จะไม่ทำให้เกิดผลเสียหายต่อสิทธิ หรือการใช้สิทธิเหล่านี้โดยภาคีผู้ทำความตกลงใดๆ ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพในทะเลหลวง สิทธิการผ่านโดยสุจริต เส้นทางเดินเรือผ่านทะเลหมู่เกาะ หรือ การผ่านช่องแคบของเรือและอากาศยาน และสอดคล้องกับกฎบัตรแห่งสหประชาชาติ
3. ในกรณีเกิดความไม่สอดคล้องใดๆ ระหว่างบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ และบทบัญญัติในความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศที่มีอยู่ใดๆ (รวมถึงข้อแก้ไขต่างๆ ของความตกลงเหล่านั้น) ซึ่งผูกพันรัฐสมาชิกของอาเซียนสองรัฐหรือมากกว่า หรือที่ซึ่งไม่ครอบคลุมโดยความตกลงฉบับนี้ บทบัญญัติที่มีข้อจำกัดน้อยกว่า หรือเปิดเสรีมากกว่า จะถูกนำมาใช้ หากความไม่สอดคล้องเป็นเรื่องเกี่ยวกับบทบัญญัติที่ระบุให้กำหนดมาตรฐานในเรื่องความปลอดภัยการบินหรือการรักษาความปลอดภัยการบินที่สูงหรือเข้มงวดกว่า จะถูกนำมาใช้จนถึงความไม่สอดคล้องนั้น

ข้อ 19

บทบัญญัติสุดท้าย

1. ความตกลงฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับผู้เก็บรักษา ผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้กับภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที
2. ความตกลงฉบับนี้ จะขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับโดยภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจะถูกมอบไว้กับผู้เก็บรักษา และผู้เก็บรักษาจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายทราบถึงการเก็บรักษาดังกล่าวในทันที
3. ความตกลงฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) ถูกมอบไว้กับเลขาธิการของอาเซียนและจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น
4. ภายใต้วรรค 3 ของข้อนี้ พิธีสารประกอบการดำเนินการต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 2 ของความตกลงฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อมีการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับ ดังที่กำหนดไว้ใน

“บทบัญญัติสุดท้าย” ของแต่ละพิธีสารประกอบการดำเนินการตามลำดับ บทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้จะใช้ได้เฉพาะกับพิธีสารประกอบการดำเนินการที่เกี่ยวข้องซึ่งมีผลใช้บังคับระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ได้ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น

5. ผู้เก็บรักษาจะคงเป็นศูนย์กลางจดทะเบียนของการกำหนดสายการบินและการอนุญาต

ดำเนินการตามข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงฉบับนี้

6. ผู้เก็บรักษาจะจดทะเบียนความตกลงฉบับนี้ไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทันทีที่มีผลใช้บังคับ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามความตกลงพหุภาคีอาเซียว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับนี้

ทำที่..... เมื่อวันที่.....ปี ค.ศ. สองพันแปด.. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบูรไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

ภาคผนวก 1

บริการเดินอากาศแบบประจำ

ส่วนที่ 1

เส้นทางบิน

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิ ตามข้อกำหนดในการกำหนดสายการบินของตน ในการดำเนินบริการจากจุดใดๆ ในอาณาเขต ของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบิน ผ่านจุดระหว่างทางใดๆ ไปยังจุดใดๆ ใน อาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นใดๆ และไปยังจุดพื้นใดๆ ในแบบที่จะผสมรวมจุดเหล่านี้ อย่างไรก็ตามอย่างไรก็ได้ และตามลำดับก่อนหลังอย่างไรก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าจุดต่างๆ ทั้งหมดเป็นท่า อากาศยานระหว่างประเทศ
2. โดยไม่คำนึงถึงบทบัญญัติต่างๆ ข้างต้น สิทธิในการนำขึ้นและขนลง ในอาณาเขตของภาคี ผู้ทำความตกลงอื่นใดๆ ซึ่งผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่ทำการรับขนเพื่อ ค่าตอบแทนและมีจุดหมายไปยัง หรือมาจากจุดต่างๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ที่ไม่ได้ทำความ ตกลง จะต้องขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 2

ความคล่องตัวในการดำเนินบริการ

ในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวบิน สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายอาจเลือก

- ก. ดำเนินบริการในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง หรือทั้งสองทิศทาง
- ข. รวมชื่อเที่ยวบินต่างๆ ไว้ในการดำเนินการบินของอากาศยานครั้งเดียวกัน
- ค. ให้บริการจุดระหว่างทาง และจุดพื้นต่างๆ กับจุดต่างๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความ ตกลงอื่น ๆ ตามเส้นทางบินในแบบที่จะผสมรวมจุดเหล่านี้ อย่างไรก็ตามอย่างไรก็ได้ และตามลำดับ ก่อนหลังอย่างไรก็ได้
- ง. เว้นไม่แวะลง ณ หนึ่งจุดหรือหลายจุดใดๆ และ
- จ. ส่งต่อการจราจรจากอากาศยานใดๆ ของสายการบินตนไปยังอากาศยานอื่นใดของ สายการบินของตน ณ จุดใดๆ ตามเส้นทางบิน
- ฉ. ให้บริการในจุดที่อยู่ก่อนจะถึงอาณาเขตของตน โดยจะเปลี่ยนหรือไม่เปลี่ยนอากาศยาน หรือชื่อเที่ยวบินก็ได้ และอาจเผยแพร่และโฆษณาบริการดังกล่าวต่อสาธารณะเสมือน เป็นเที่ยวบินต่อเนื่องได้

โดยไม่มีข้อจำกัดด้านทิศทางหรือด้านภูมิศาสตร์ และไม่มีการสูญเสียสิทธิใดๆ ในการรับขน การจราจรที่ได้รับอนุญาตภายใต้ความตกลงนี้ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า เป็นการให้บริการจากจุด ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้แต่งตั้งสายการบิน

2. ในช่วงเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง หรือหลายช่วงเส้นทางตามเส้นทางบินที่ระบุข้างต้น สายการบินที่กำหนดใด ๆ อาจดำเนินบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยไม่มีข้อจำกัดในการเปลี่ยนอากาศยาน ณ จุดใด ๆ ตามเส้นทาง แบบหนึ่งต่อหนึ่ง (ยกเว้นการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน) โดยมีเงื่อนไขว่า ในบริการขนส่งที่ศทางขาออก บริการเดินอากาศที่พ้นจากจุดดังกล่าวนั้นจะต้องเป็นการเดินอากาศต่อเนื่องจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบิน และในทิศทางขาเข้า บริการเดินอากาศไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินจะต้องเป็นการขนส่งต่อเนื่องจากจุดที่พ้นไปจากจุดดังกล่าว
3. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจต้องยื่นกำหนดการบินประจำของตนเพื่อขอความเห็นชอบต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยสามสิบ (30) วัน ก่อนดำเนินการที่ตกลง การแก้ไขใด ๆ หลังจากนั้น จะต้องยื่นให้พิจารณาอย่างน้อยสิบห้า (15) วันก่อนการดำเนินการ
4. สำหรับเที่ยวบินเพิ่มเติมที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งประสงค์จะดำเนินการที่ตกลงนอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว สายการบินนั้นจะต้องขออนุญาตล่วงหน้าจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง คำขอดังกล่าวโดยปกติจะต้องยื่นอย่างน้อยสี่ (4) วันทำการก่อนการดำเนินการของเที่ยวบินดังกล่าว

ภาคผนวก 2

พิธีสารประกอบการดำเนินการ

ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะจัดทำพิธีสารประกอบการดำเนินการต่อไปนี้ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฉบับนี้

- ก) พิธีสาร 1 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัดภายในอนุภูมิภาคของอาเซียน
- ข) พิธีสาร 2 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าอย่างไม่จำกัด ภายในอนุภูมิภาคของอาเซียน
- ค) พิธีสาร 3 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัด ระหว่างอนุภูมิภาคในอาเซียน
- ง) พิธีสาร 4 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างอนุภูมิภาคในอาเซียน
- จ) พิธีสาร 5 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองหลวงต่างๆ ในอาเซียน และ
- ฉ) พิธีสาร 6 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองหลวงต่างๆ ในอาเซียน

พิธีสาร 1

ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ สาม และสี่ อย่างไม่จำกัด ภายในอนุภูมิภาคของอาเซียน

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ต่อไปเรียกว่า “สปป. ลาว”) มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ต่อไปเรียกโดยรวมว่า “ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ” หรือเฉพาะรายว่า “ภาคีผู้ทำความตกลง”)

ระลึกถึง ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ ลงนามเมื่อวันที่ () ที่ () (ต่อไปเรียกว่า “ความตกลงฯ”)

ตระหนักว่า ภาคผนวก 2 ของความตกลงฯ ได้กำหนดให้มีการจัดทำพิธีสารประกอบการดำเนินการ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฯ

ตระหนักว่า วรรค 3 ของข้อ 1 ของกรอบความตกลงแม่บทว่าด้วยการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน ลงนามเมื่อวันที่ 28 มกราคม ค.ศ. 1992 ที่สิงคโปร์ ที่ระบุว่าในการดำเนินการข้อตกลงทางเศรษฐกิจต่างๆ รัฐสมาชิกสองรัฐหรือมากกว่าอาจนำข้อตกลงไปปฏิบัติไปก่อน หากรัฐสมาชิกอื่นยังไม่พร้อมที่จะนำข้อตกลงนี้ไปปฏิบัติ และ

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ในการดำเนินบริการเดินอากาศ ที่จะให้บรรลุถึงการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของพิธีสารนี้ คำว่า “อนุภูมิภาคอาเซียน” หมายความว่า

- ก) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออก - บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ (บิมพ์-อีกา)
- ข) โครงการความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศในอนุภูมิภาคระหว่าง กัมพูชา สปป. ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม (ซีแอลเอ็มวี)
- ค) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย – อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ (ไอเอ็มเอส- จีที)
- ง) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย – อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (ไอเอ็มที – จีที) หรือ
- จ) การขยายขอบเขตของโครงการที่มีอยู่นี้ หรือการรวมกลุ่มของอนุภูมิภาคใหม่ แล้วแต่กรณี

ข้อ 2 – เส้นทางบิน และสิทธิรับขนการจราจร

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ จากจุดที่กำหนดใดๆ (ตามรายชื่อในข้อ 4 ของพิธีสารนี้) ในอาณาเขตของตนเองไปยังจุดที่กำหนดใดๆ ในอนุภูมิภาคอาเซียนตามที่ภาคีผู้ทำความตกลงนั้นร่วมอยู่ และกลับ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างเต็มที่

ข้อ 3 – ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายใต้พิธีสารนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2

ข้อ 4 – การระบุดจุด

จุดที่กำหนดต่างๆ ที่ยังไม่สมบูรณ์ ตามที่กล่าวถึงในข้อ 2 มีรายชื่อดังนี้

บิมพ์-อีกา

- | | |
|--------------------|---|
| - บรูไน ดารุสซาลาม | : บันดาเสรีเบกาวัน |
| - อินโดนีเซีย | : บาลิกปาปัน มันนาโต ปอนเตียนัก และทารากัน |
| - มาเลเซีย | : โกตากินาบาลู ลาบวน คูชิง และ มิริ |
| - ฟิลิปปินส์ | : ดาเวา เจ็นเนอร์ลชานโตส เปอร์โตปรินเซซา และ แซมบวนกา |

ซีแอลเอ็มวี

- | | |
|------------|--|
| - กัมพูชา | : พนมเปญ |
| - สปป. ลาว | : เวียงจันทน์ หลวงพระบาง และปากเซ |
| - พม่า | : ย่างกุ้ง และมัณฑะเลย์ |
| - เวียดนาม | : ฮานอย โฮจิมินห์ซิตี้ ดานัง เดียนเบียนฟู ฟูไบ คัทไบ และเลียนควง |

ไอเอ็มเอส – จีที

- | | |
|---------------|---------|
| - อินโดนีเซีย | : ไม่มี |
| - มาเลเซีย | : ไม่มี |
| - สิงคโปร์ | : ไม่มี |

ไอเอ็มที – จีที

- | | |
|---------------|--|
| - อินโดนีเซีย | : เมดาน ปาดัง บันดาอาเจห์ และนิอาซ |
| - มาเลเซีย | : ลังกาวี ปีนัง อะลอร์สตาร์ อิปอห์ และโกตาบารู |
| - ประเทศไทย | : หาดใหญ่ นครราชสีมา ปัตตานี ตรัง และนครศรีธรรมราช |

ข้อ 5 - บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขาธิการอาเซียน ผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที

2. พิธีสารฉบับนี้ ขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับ โดยภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ได้ให้สัตยาบัน หรือให้การยอมรับความตกลงฯ และจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น สัตยาบันสารหรือตราสารรับรองจะถูกเก็บไว้กับเลขาธิการอาเซียนผู้ซึ่งจะแจ้งภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายถึงการเก็บรักษาเช่นว่านั้น
3. การแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ในพิธีสารฉบับนี้ ยกเว้นการระบุดัดที่กำหนดเพิ่มเติม จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16 ของความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 1 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ สาม และสี่ อย่างไม่จำกัดภายในอนุภูมิภาคของอาเซียน

ทำที่.....เมื่อวันที่.....ปี ค.ศ. สองพันแปด.. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบรูไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

พิธีสาร 2

ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าอย่างไม่จำกัด ภายในอนุภูมิภาคของอาเซียน

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ต่อไปเรียกว่า “สปป. ลาว”) มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ต่อไปเรียกโดยรวมว่า “ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ” หรือเฉพาะรายว่า “ภาคีผู้ทำความตกลง”)

ระลึกถึง ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ ลงนามเมื่อวันที่ () ที่ () (ต่อไปเรียกว่า “ความตกลงฯ”)

ตระหนักว่า ภาคผนวก 2 ของความตกลงฯ ได้กำหนดให้มีการจัดทำพิธีสารประกอบการดำเนินการ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฯ

ตระหนักว่า วรรค 3 ของข้อ 1 ของกรอบความตกลงแม่บทว่าด้วยการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน ลงนามเมื่อวันที่ 28 มกราคม ค.ศ. 1992 ที่สิงคโปร์ ที่ระบุว่าในการดำเนินการข้อตกลงทางเศรษฐกิจต่างๆ รัฐสมาชิกสองรัฐหรือมากกว่าอาจนำข้อตกลงไปปฏิบัติไปก่อน หากรัฐสมาชิกอื่นยังไม่พร้อมที่จะนำข้อตกลงนี้ไปปฏิบัติ และ

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ในการดำเนินบริการเดินอากาศ ที่จะให้บรรลุถึงการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของพิธีสารนี้ คำว่า “อนุภูมิภาคอาเซียน” ให้นำหมายถึง

- ก) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออก - บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ (บิมพ์-อีกา)
- ข) โครงการความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศในอนุภูมิภาคระหว่าง กัมพูชา สปป. ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม (ซีแอลเอ็มวี)
- ค) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย – อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ (ไอเอ็มเอส- จีที)
- ง) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย – อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (ไอเอ็มที – จีที) หรือ
- จ) การขยายขอบเขตของโครงการที่มีอยู่ หรือการรวมกลุ่มของอนุภูมิภาคใหม่ แล้วแต่กรณี

2. คำว่า “สิทธิรับชมการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5) ในอนุภูมิภาคอาเซียน” ให้หมายถึง สิทธิรับชมการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5) ระหว่างทางและผ่านไป ซึ่งจะเป็นการดำเนินการให้บริการภายในอนุภูมิภาคอาเซียนทั้งหมด

ข้อ 2 – เส้นทางบิน และสิทธิรับชมการจราจร

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ จากจุดที่กำหนดใดๆ ในอาณาเขตของตนไปยังจุดที่กำหนดใดๆ ในอนุภูมิภาคอาเซียนที่ภาคีผู้ทำความตกลงนั้นร่วมอยู่ และกลับด้วยสิทธิรับชมการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5) ในภูมิภาคอาเซียนอย่างเต็มที่
2. โดยไม่คำนึงถึงวรรค 1 ของข้อนี้ สิทธิในการนำขึ้นและขนส่ง ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นใด ๆ ซึ่งคนโดยสาร สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่ทำการรับชมเพื่อคำตอบแทนและมีจุดหมายไปยัง หรือมาจาก จุดอื่นใด ๆ จะต้องขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 3 – ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินการเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายใต้พิธีสารนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2

ข้อ 4 – การระบุดจุด

จุดที่กำหนดต่าง ๆ ที่ยังไม่สมบูรณ์ ตามที่กล่าวถึงในข้อ 2 มีรายชื่อดังนี้

บิมพ์-อีกา

- | | |
|--------------------|---|
| - บรูไน ดารุสซาลาม | : บันดาเสรีเบกาวัน |
| - อินโดนีเซีย | : บาลิกปَابัน มัมนาโต ปอนเตียนัก และทวารากัน |
| - มาเลเซีย | : โกตากินาบาลู ลาบวน คูชิง และ มิรี |
| - ฟิลิปปินส์ | : ตาเวา เงินเนอร์ลซานโดส เปอร์โตปรินเซซา และ แชมบวงกา |

ซีแอลเอ็มวี

- | | |
|------------|--|
| - กัมพูชา | : พนมเปญ |
| - สปป. ลาว | : เวียงจันทน์ หลวงพระบาง และปากเซ |
| - พม่า | : ย่างกุ้ง และมัณฑะเลย์ |
| - เวียดนาม | : ฮานอย โฮจิมินห์ซิตี้ ดานัง เตียนเปียนฟู ฟูไบ คัทไบ และเลียนควง |

ไอเอ็มเอส – จีที

- | | |
|---------------|---------|
| - อินโดนีเซีย | : ไม่มี |
| - มาเลเซีย | : ไม่มี |
| - สิงคโปร์ | : ไม่มี |

ไอเอ็มที – จีที

- อินโดนีเซีย : เมดาน ปาดัง บันดาอาแจห์ และนิอาซ
- มาเลเซีย : ลังกาวี ปีนัง อะลอร์สตาร์ อีโปห์ และโกดากาห์รู
- ประเทศไทย : หาดใหญ่ นราธิวาส บัตตานี ตรัง และนครศรีธรรมราช

ข้อ 5 - บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขาธิการอาเซียน ผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที
2. พิธีสารฉบับนี้ ขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับ โดยภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ได้ให้สัตยาบัน หรือให้การยอมรับความตกลงฯ และจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น สัตยาบันสารหรือตราสารรับรองจะถูกเก็บไว้กับเลขาธิการอาเซียนผู้ซึ่งจะแจ้งภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายถึงการเก็บรักษาเช่นนั้น
3. การแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ในพิธีสารฉบับนี้ ยกเว้นการระบุดจุดที่กำหนดเพิ่มเติม จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16 ของความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำนองนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 2 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพห้าอย่างไม่จำกัดภายในอนุภูมิภาคของอาเซียน

ทำที่.....เมื่อวันที่.....ปี ค.ศ. สองพันแปด.. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบรูไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

พิธีสาร 3

ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สาม และสี่ อย่างไม่จำกัด ระหว่างอนุภูมิภาคในอาเซียน

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ต่อไปเรียกว่า “สปป. ลาว”) มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ต่อไปเรียกโดยรวมว่า “ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ” หรือเฉพาะรายว่า “ภาคีผู้ทำความตกลง”)

ระลึกถึง ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ ลงนามเมื่อวันที่ () ที่ () (ต่อไปเรียกว่า “ความตกลงฯ”)

ตระหนักว่า ภาคผนวก 2 ของความตกลงฯ ได้กำหนดให้มีการจัดทำพิธีสารประกอบการดำเนินการ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฯ

ตระหนักว่า วรรค 3 ของข้อ 1 ของกรอบความตกลงแม่บทว่าด้วยการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน ลงนามเมื่อวันที่ 28 มกราคม ค.ศ. 1992 ที่สิงคโปร์ ที่ระบุว่าในการดำเนินการข้อตกลงทางเศรษฐกิจต่างๆ รัฐสมาชิกสองรัฐหรือมากกว่าอาจนำข้อตกลงไปปฏิบัติไปก่อน หากรัฐสมาชิกอื่นยังไม่พร้อมที่จะนำข้อตกลงนี้ไปปฏิบัติ และ

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ในการดำเนินบริการเดินอากาศ ที่จะให้บรรลุถึงการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของพิธีสารนี้ คำว่า “อนุภูมิภาคอาเซียน” ให้หมายถึง

- ก) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออก - บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ (บิมพ์-อีกา)
- ข) โครงการความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศในอนุภูมิภาคระหว่าง กัมพูชา สปป. ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม (ซีแอลเอ็มวี)
- ค) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย – อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ (ไอเอ็มเอส- จีที)
- ง) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย – อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (ไอเอ็มที – จีที) หรือ
- จ) การขยายขอบเขตของโครงการที่มีอยู่นี้ หรือการรวมกลุ่มของอนุภูมิภาคใหม่ แล้วแต่กรณี

ข้อ 2 – เส้นทางบิน และสิทธิรับขนการจราจร

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ จากจุดที่กำหนดใด ๆ ในอาณาเขตของตนไปยังจุดที่กำหนดใด ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ นอกเหนือไปจากจุดในอนุภาคอาเซียนที่ตนเข้าร่วมอยู่ และกลับ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สาม (3) และสี่ (4) อย่างเต็มที่

ข้อ 3 – ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายใต้พิธีสารนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2

ข้อ 4 – การระบุจุด

จุดที่กำหนดตามที่กล่าวถึงในข้อ 2 มีรายชื่อดังนี้

บิมพ์-อีกา

- บรูไน ดารุสซาลาม : บันดาเสรีเบกาวัน
- อินโดนีเซีย : บาลิกปาปัน
- มาเลเซีย : ลาบวน และ มิริ
- ฟิลิปปินส์ : ดาเวา เจ็นเนอรัลซานโตส เปอร์โดปรินเซซา และ แซมบวนกา

ซีแอลเอ็มวี

- กัมพูชา : พนมเปญ
- สปป. ลาว : [เวียงจันทน์ หลวงพระบาง และปากเซ]
- พม่า : ย่างกุ้ง และมัณฑะเลย์
- เวียดนาม : [ฮานอย ดานัง เตียนเบียนฟู
ฟูไบ คัทไบ และเลียนควง]

ไอเอ็มเอส – จีที

- อินโดนีเซีย : ไม่มี
- มาเลเซีย : ไม่มี
- สิงคโปร์ : ไม่มี

ไอเอ็มที – จีที

- อินโดนีเซีย : เมดาน และปาดัง
- มาเลเซีย : อะลอร์สตาร์และ อิปโห้
- ประเทศไทย : หาดใหญ่ นราธิวาส ปัตตานี ตรัง และนครศรีธรรมราช

ข้อ 5 - บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขาธิการอาเซียนผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที
2. พิธีสารฉบับนี้ ขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับ โดยภาคีผู้ทำความตกลงผู้ให้สัตยาบันหรือให้การยอมรับความตกลงฯ สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขาธิการของอาเซียนผู้ซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายทราบถึงในการเก็บรักษาดังกล่าวทันที
3. พิธีสารฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่เลขาธิการอาเซียนได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) จากอย่างน้อยสอง (2) อนุภูมิภาค และจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น สำหรับภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายที่ได้ให้สัตยาบัน หรือให้การยอมรับพิธีสารหลังจากมีการรับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) แล้ว พิธีสารจะมีผลใช้บังคับในวันที่ได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจากภาคีผู้ทำความตกลงเท่านั้น
4. การแก้ไขบทบัญญัติต่างในพิธีสารฉบับนี้ ยกเว้นการระบุดจุดที่กำหนดเพิ่มเติม จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16 ของความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 3 ว่าด้วยสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่สาม และสี่ อย่างไม่จำกัด ระหว่างอนุภูมิภาคในอาเซียน

ทำที่..... เมื่อวันที่.....ปี ค.ศ. สองพันแปด.. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบรูไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพมา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

พิธีสาร 4

ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้า อย่างไม่จำกัด ระหว่างอนุภูมิภาคในอาเซียน

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ต่อไปเรียกว่า “สปป. ลาว”) มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ต่อไปเรียกโดยรวมว่า “ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ” หรือเฉพาะรายว่า “ภาคีผู้ทำความตกลง”)

ระลึกถึง ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ ลงนามเมื่อวันที่ () ที่ () (ต่อไปเรียกว่า “ความตกลงฯ”)

ตระหนักว่า ภาคผนวก 2 ของความตกลงฯ ได้กำหนดให้มีการจัดทำพิธีสารประกอบการดำเนินการ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฯ

ตระหนักว่า วรรค 3 ของข้อ 1 ของกรอบความตกลงแม่บทว่าด้วยการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน ลงนามเมื่อวันที่ 28 มกราคม ค.ศ. 1992 ที่สิงคโปร์ ที่ระบุว่าในการดำเนินการข้อตกลงทางเศรษฐกิจต่างๆ รัฐสมาชิกสองรัฐหรือมากกว่าอาจนำข้อตกลงไปปฏิบัติไปก่อน หากรัฐสมาชิกอื่นยังไม่พร้อมที่จะนำข้อตกลงนี้ไปปฏิบัติ และ

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ในการดำเนินบริการเดินอากาศ ที่จะให้บรรลุถึงการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของพิธีสารนี้ คำว่า “อนุภูมิภาคอาเซียน” ให้นิยามถึง

- ก) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจอาเซียนตะวันออก - บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ (บิมพ์-อีกา)
- ข) โครงการความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศในอนุภูมิภาคระหว่าง กัมพูชา สปป. ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม (ซีแอลเอ็มวี)
- ค) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย - อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ (ไอเอ็มเอส-จีที)
- ง) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย - อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (ไอเอ็มที - จีที) หรือ
- จ) การขยายขอบเขตของโครงการที่มีอยู่นี้ หรือการรวมกลุ่มของอนุภูมิภาคใหม่ แล้วแต่กรณี

2. คำว่า “สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5)” ให้หมายถึง สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าระหว่างทางและพ้นไป ซึ่งจะเป็นการดำเนินบริการภายในอาเซียนทั้งหมด

ข้อ 2 – เส้นทางบิน และสิทธิรับขนการจราจร

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ตามข้อกำหนดในการกำหนดสายการบินของตน จากจุดที่กำหนดใดๆ ในอาณาเขตของตน ผ่านจุดระหว่างที่กำหนดใดๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นใด ๆ ไปยังจุดที่กำหนดใดๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นๆ พ้นไปยังจุดพ้นที่กำหนดใดๆ ในแบบที่จะผสมรวมจุดเหล่านี้ได้อย่างไรก็ได้ และตามลำดับก่อนหลังอย่างใดก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าจุดต่างๆ ทั้งหมดจุดในอนุภูมิภาคอาเซียน (ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4) และกลับ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สาม (3) สี่ (4) และห้า (5) อย่างเต็มที่

ข้อ 3 – ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2

ข้อ 4 – การระบุจุด

จุดที่กำหนดตามที่กล่าวถึงในข้อ 2 มีรายชื่อดังนี้

บิมพ์-อีกา

- | | |
|--------------------|-------------------------|
| - บรูไน ดารุสซาลาม | : บันดาเสรีเบกาวัน |
| - อินโดนีเซีย | : บาลิกปาปัน และมันนาโด |
| - มาเลเซีย | : ลาบวน และ มิริ |
| - ฟิลิปปินส์ | : ดาเวา และ แซมบวนกา |

ซีแอลเอ็มวี

- | | |
|------------|--|
| - กัมพูชา | : พนมเปญ |
| - สปป. ลาว | : [เวียงจันทน์ หลวงพระบาง และปากเซ] |
| - พม่า | : ย่างกุ้ง และมัณฑะเลย์ |
| - เวียดนาม | : [ฮานอย ดานัง เตียนเปียนฟู
ฟูไบ คัทไบ และเสียนควง] |

ไอเอ็มเอส – จีที

- | | |
|---------------|---------|
| - อินโดนีเซีย | : ไม่มี |
| - มาเลเซีย | : ไม่มี |
| - สิงคโปร์ | : ไม่มี |

ไอเอ็มที – จีที

- | | |
|---------------|--|
| - อินโดนีเซีย | : เมดาน และปาดัง |
| - มาเลเซีย | : อิปอห์ และอะลอร์สตาร์ |
| - ประเทศไทย | : หาดใหญ่ นราธิวาส ปัตตานี ตรัง และนครศรีธรรมราช |

ข้อ 5 - บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขาธิการอาเซียนผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที
2. พิธีสารฉบับนี้ ขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับ โดยภาคีผู้ทำความตกลงผู้ให้สัตยาบันหรือให้การยอมรับความตกลงฯ สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขาธิการของอาเซียนผู้ซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายทราบถึงในการเก็บรักษาดังกล่าวทันที
3. พิธีสารฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่เลขาธิการอาเซียนได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) จากอย่างน้อยสอง (2) อนุภูมิภาค และจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น สำหรับภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายที่ได้ให้สัตยาบัน หรือให้การยอมรับพิธีสารหลังจากมีการรับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) แล้ว พิธีสารจะมีผลใช้บังคับในวันที่ได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจากภาคีผู้ทำความตกลงเท่านั้น
4. การแก้ไขบทบัญญัติต่างในพิธีสารฉบับนี้ ยกเว้นการระบุดัดที่กำหนดเพิ่มเติม จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16 ของความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 4 ว่าด้วยสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพห้าอย่างไม่จำกัดระหว่างอนุภูมิภาคในอาเซียน

ทำที่..... เมื่อวันที่.....ปี ค.ศ. สองพันแปด.. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบูรไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

พิธีสาร 5

สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สาม และสี่ อย่างไม่จำกัด
ระหว่างเมืองหลวงต่าง ๆ ในอาเซียน

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว (ต่อไปเรียกว่า “สปป. ลาว”) มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐ
ฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
รัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ต่อไปเรียกโดยรวม
ว่า “ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ” หรือเฉพาะรายว่า “ภาคีผู้ทำความตกลง”)

ระลึกถึง ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ ลงนามเมื่อวันที่ () ที่ ()
(ต่อไปเรียกว่า “ความตกลงฯ”)

ตระหนักว่า ภาคผนวก 2 ของความตกลงฯ ได้กำหนดให้มีการจัดทำพิธีสารประกอบการ
ดำเนินการ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฯ

ตระหนักว่า วรรค 3 ของข้อ 1 ของกรอบความตกลงแม่บทว่าด้วยการขยายความร่วมมือทาง
เศรษฐกิจของอาเซียน ลงนามเมื่อวันที่ 28 มกราคม ค.ศ. 1992 ที่สิงคโปร์ ที่ระบุว่าในการ
ดำเนินการข้อตกลงทางเศรษฐกิจต่าง ๆ รัฐสมาชิกสองรัฐหรือมากกว่าอาจนำข้อตกลงไปปฏิบัติ
ไปก่อน หากรัฐสมาชิกอื่นยังไม่พร้อมที่จะนำข้อตกลงนี้ไปปฏิบัติ และ

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่าง ๆ ในการดำเนินบริการเดินอากาศ ที่จะให้บรรลุถึงการเปิดเสรี
อย่างเต็มที่ในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – เส้นทางบิน และสิทธิรับขนการจราจร

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาต
ให้ดำเนินบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ จากเมืองหลวงของตนไปยังเมืองหลวงต่าง ๆ ของ
ภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ และกลับ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สาม (3) และสี่ (4)
อย่างเต็มที่ ภายใน 31 ธันวาคม ค.ศ. 2008

ข้อ 2 – ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินบริการขนส่ง
ผู้โดยสารทางอากาศภายใต้พิธีสารนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1

ข้อ 3 – การระบุดู

เมืองหลวงต่างๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ตามที่กล่าวถึงในข้อ 2 มีรายชื่อดังนี้

บรูไน ดารุสซาลาม	:	บันดาเสรีเบกาวัน
กัมพูชา	:	พนมเปญ
อินโดนีเซีย	:	จาการ์ตา
สปป. ลาว	:	เวียงจันทน์
มาเลเซีย	:	กัวลาลัมเปอร์
พม่า	:	ย่างกุ้ง
ฟิลิปปินส์	:	มะนิลา
สิงคโปร์	:	สิงคโปร์
ประเทศไทย	:	กรุงเทพฯ
เวียดนาม	:	ฮานอย

ข้อ 4 - บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขาธิการอาเซียนผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที
2. พิธีสารฉบับนี้ ขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับ โดยภาคีผู้ทำความตกลงผู้ให้สัตยาบันหรือให้การยอมรับความตกลงฯ สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขาธิการของอาเซียนผู้ซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายทราบถึงในการเก็บรักษา ดังกล่าวทันที
3. พิธีสารฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่เลขาธิการอาเซียนได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) และจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ให้สัตยาบัน หรือให้การยอมรับเท่านั้น สำหรับภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับพิธีสาร หลังจากการได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) แล้ว พิธีสาร จะมีผลใช้บังคับในวันที่ได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรอง จากภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าวนั้น
4. การแก้ไขบทบัญญัติต่างในพิธีสารฉบับนี้ ยกเว้นการระบุดูที่กำหนดเพิ่มเติม จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16 ของความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำนองนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 5 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สาม และสื่ออย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองหลวงต่างๆ ในอาเซียน

ทำที่..... เมื่อวันที่.....ปี ค.ศ. สองพันแปด.. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบูรไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

พิธีสาร 6

ว่าด้วยสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ห้า อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองหลวงต่าง ๆ ในอาเซียน

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ต่อไปเรียกว่า "สปป. ลาว") มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ต่อไปเรียกโดยรวมว่า "ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ" หรือเฉพาะรายว่า "ภาคีผู้ทำความตกลง")

ระลึกถึง ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ ลงนามเมื่อวันที่ () ที่ () (ต่อไปเรียกว่า "ความตกลงฯ")

ตระหนักว่า ภาคผนวก 2 ของความตกลงฯ ได้กำหนดให้มีการจัดทำพิธีสารประกอบการดำเนินการ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฯ

ตระหนักว่า วรรค 3 ของข้อ 1 ของกรอบความตกลงแม่บทว่าด้วยการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียน ลงนามเมื่อวันที่ 28 มกราคม ค.ศ. 1992 ที่สิงคโปร์ ที่ระบุว่าในการดำเนินการข้อตกลงทางเศรษฐกิจต่าง ๆ รัฐสมาชิกสองรัฐหรือมากกว่าอาจนำข้อตกลงไปปฏิบัติไปก่อน หากรัฐสมาชิกอื่นยังไม่พร้อมที่จะนำข้อตกลงนี้ไปปฏิบัติ และ

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ในการดำเนินบริการเดินอากาศ ที่จะให้บรรลุถึงการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของพิธีสารนี้ คำว่า "สิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5)" ให้นำหมายถึง สิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5) ระหว่างทาง และผ่านไป ซึ่งจะเป็นการดำเนินบริการภายในอาเซียนทั้งหมด

ข้อ 2 – เส้นทางบิน และสิทธิรับขบวนการจราจร

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ จากเมืองหลวงของตนไปยังเมืองหลวงต่างๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น และกลับ ด้วยสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่สาม (3) สี่ (4) และห้า (5) อย่างเต็มที่ ภายใน 31 ธันวาคม ค.ศ. 2010

ข้อ 3 – ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินบริการขนส่ง ผู้โดยสารทางอากาศภายใต้พิธีสารนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2

ข้อ 4 – การระบุด

เมืองหลวงต่าง ๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ มีรายชื่อดังนี้

บรูไน ดารุสซาลาม	:	บันดาเสรีเบกาวัน
กัมพูชา	:	พนมเปญ
อินโดนีเซีย	:	จาการ์ตา
สปป. ลาว	:	เวียงจันทน์
มาเลเซีย	:	กัวลาลัมเปอร์
พม่า	:	ย่างกุ้ง
ฟิลิปปินส์	:	มะนิลา
สิงคโปร์	:	สิงคโปร์
ประเทศไทย	:	กรุงเทพฯ
เวียดนาม	:	ฮานอย

ข้อ 5 - บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขาธิการอาเซียนผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรอง ถูกต้องให้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที
2. พิธีสารฉบับนี้ ขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับ โดยภาคีผู้ทำความตกลงผู้ให้ สัตยาบันหรือให้การยอมรับความตกลงฯ สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจะถูกเก็บรักษาไว้ กับเลขาธิการของอาเซียนผู้ซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายทราบถึงในการเก็บรักษา ดังกล่าวทันที
3. พิธีสารฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่เลขาธิการอาเซียนได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสาร รับรองฉบับที่สาม(3) และจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ให้สัตยาบัน หรือ ให้การยอมรับเท่านั้น สำหรับภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับพิธีสารหลังการ ได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) แล้ว พิธีสารจะมีผลใช้บังคับในวันที่ ได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรอง จากภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าวนั้น
4. การแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ในพิธีสารฉบับนี้ จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความ ตกลงทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16 ของความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามโดยรัฐบาล ของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 6 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองหลวงต่าง ๆ ในอาเซียน

ทำที่..... เมื่อวันที่.....ปี ค.ศ. สองพันแปด. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบรูไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง