



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



ความตกลงพหุภาคีอาเซียน
ว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ
และพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน ๒ ฉบับ
และพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๖ ของบริการขนส่งทางอากาศ
ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

อ.พ. ๒๐/๒๕๕๒ การประชุมร่วมกันของรัฐสภา สมัยสามัญนิติบัญญัติ

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ
โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่

www.parliament.go.th/library

**ความตกลงพหุภาคีอาเซียน
ว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ
และพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน ๒ ฉบับ
และพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๖ ของบริการขนส่งทางอากาศ
ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

คำนำ



เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณาความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ และพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน ๒ ฉบับ และพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๖ ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภาและผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใดขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง www.parliament.go.th/library ผู้ใดนำข้อความหรือส่วนหนึ่งส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ – ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๖

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

เอกสารประกอบการพิจารณา



Digital Object
National Assembly Library หน้า

สารบัญ

| | |
|--|----|
| ๑. สรุปสาระสำคัญความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ และพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน ๒ ฉบับ (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) | ๑ |
| ๒. สรุปสาระสำคัญพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๖ ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) | ๔ |
| ๓. ข้อมูลการจัดการจราจร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจำแนกตามเมือง ปี ๒๐๐๕ (มกราคม – กันยายน) | ๖ |
| ๔. ข้อมูลการจัดการจราจร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ โดยจำแนกตามเมือง ปี ๒๐๐๕ (มกราคม – ตุลาคม) | ๑๐ |
| ๕. ข้อมูลการจัดการจราจร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ โดยจำแนกตามเมือง ปี ๒๐๐๕ (มกราคม – ตุลาคม) | ๑๒ |
| ๖. ข้อมูลการจัดการจราจร ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ โดยจำแนกตามเมือง ปี ๒๐๐๕ (มกราคม – ตุลาคม) | ๑๓ |
| ๗. ข้อมูลการจัดการจราจรทางอากาศ โดยจำแนกตามเมืองในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปี ๒๐๐๘ (เที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร และปริมาณการขนส่งทางอากาศ) | ๑๕ |
| ๘. สถิติการขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ปี ๒๐๐๕ | ๑๖ |
| ๙. ข้อมูลท่าอากาศยานนานาชาติ | ๑๘ |
| ๑๐. สถิติการขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปี ๒๕๕๑ | ๑๙ |
| ๑๑. องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization – ICAO) | ๒๔ |
| ๑๒. ภาคผนวก | |
| - ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ | ๒๘ |
| - พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๖ ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน | ๕๒ |

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสาวเขาวนิจ สุนนานนท์

ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางจงดเดือน สุทธิรัตน์

วิทยากร ๘ ว.

นางอารียา สุขโต

วิทยากร ๖

นายทศนารถ เมฆประยูร

นิติกร ๓

นางสาวอังฉรา ขุมเหล็ก

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕

นางสาวอุรุษย์ ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการ ๖

นางสาวนภาพร ญาณศิริ

เจ้าหน้าที่ธุรการ ๖

สรุปสาระสำคัญ

ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

และพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน ๒ ฉบับ

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



๑. ภาคีแต่ละฝ่ายมีสิทธิกำหนดสายการบินได้มากสายเท่าที่ต้องการ โดยมีคุณสมบัติตามที่ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศกำหนด

๒. สายการบินจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับภายในของประเทศสมาชิกที่สายการบินทำการบินเข้าไป ในเรื่องต่างๆ อาทิ พิกัดอัตราขนส่ง ความปลอดภัย กิจกรรมเชิงพาณิชย์ เป็นต้น

๓. ความตกลงและพิธีสารจะมีผลใช้บังคับเมื่อได้รับมอบสัตยาบันสาร จำนวน ๓ ฉบับ และจะมีผลใช้บังคับในระหว่างภาคีผู้ให้สัตยาบันเท่านั้น

๔. ความตกลงฯ ประกอบด้วยพิธีสาร ๒ ฉบับ ได้แก่

พิธีสาร ๑ เกี่ยวกับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓ และ ๔ อย่างไม่จำกัดระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน ซึ่งสายการบินสามารถทำการบินไปยังเมืองใด ๆ ในอาเซียน ที่มีท่าอากาศยานระหว่างประเทศ และใช้สิทธิรับขนการจราจรระหว่างเมืองในประเทศของตนและเมืองในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้อย่างไม่จำกัดจำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีกรณีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางทั้งสองจุดเป็นจุดที่เป็นเมืองหลวง

พิธีสาร ๒ เกี่ยวกับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน ซึ่งสายการบินสามารถทำการบินไปยังเมืองใด ๆ ในอาเซียนที่มีท่าอากาศยานระหว่างประเทศ และสามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรระหว่างสองเมืองใด ๆ ในประเทศสมาชิกอื่นๆ (ทั้งสองเมืองไม่ได้อยู่ในประเทศเดียวกัน) ได้อย่างไม่จำกัดจำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน โดยมีเงื่อนไขว่าจุดหนึ่งในเมืองเหล่านั้นต้องเป็นจุดที่ไม่ใช่เมืองหลวง

ความเป็นมา

๑. ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๑๐ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๔๗ ณ กรุงเทพมหานคร ราชอาณาจักรกัมพูชา ที่ประชุมได้รับรองแผนปฏิบัติการในการรวมกลุ่มและเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศของอาเซียน เพื่อส่งเสริมความก้าวหน้าของการเปิดเสรีอย่างเต็มที่และการรวมกลุ่มของการบริการเดินอากาศในอาเซียน

๒. ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ ๑๐ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๗ ที่กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ประชุมได้ให้การรับรองแผนปฏิบัติการเวียงจันทน์ที่ให้เร่งรัดการตกลงเปิดน่านฟ้าเสรี และยกระดับการเปิดเสรีในบริการขนส่งทางอากาศ โดยให้ดำเนินการเปิดเสรีบริการเดินอากาศสำหรับผู้โดยสารสำหรับทุกเมืองหลวงในอาเซียนภายในเดือนธันวาคม ๒๕๕๓ (ค.ศ. ๒๐๑๐)

๓. เพื่อให้อาเซียนสามารถดำเนินการเปิดเสรีบริการขนส่งทางอากาศได้ภายในเวลาที่กำหนด รัฐมนตรีขนส่งอาเซียน/เจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียนจึงได้มอบหมายให้คณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียนพิจารณาจัดทำร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศให้แล้วเสร็จเพื่อการนำเสนอรัฐมนตรีขนส่งอาเซียนลงนามในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๑๔ ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๑ ณ ประเทศฟิลิปปินส์

๔. ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๑๔ เมื่อวันที่ ๖-๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ รัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ๘ ประเทศ (ยกเว้นประเทศไทย) ได้ร่วมลงนามความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ และพิธีสารแนบท้ายความตกลง ๖ ฉบับ เนื่องจากในขณะนั้นประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการเสนอรัฐสภาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างความตกลงฯ พร้อมกันนี้ ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบให้ดำเนินการจัดทำพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ เพิ่มขึ้น ๒ ฉบับ จากเดิมที่มีอยู่ ๖ ฉบับ เพื่อเป็นการเปิดเสรีการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศอย่างเต็มที่

๕. ในคราวประชุมร่วมกันของรัฐสภา ครั้งที่ ๑ (สมัยสามัญทั่วไป) และครั้งที่ ๒ (สมัยสามัญทั่วไป) เมื่อวันที่ ๒๖-๒๗ มกราคม ๒๕๕๒ รัฐสภาได้มีมติเห็นชอบร่างความตกลงฯ และพิธีสารทั้ง ๖ ฉบับ ซึ่งต่อมารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ลงนามความตกลงฯ และพิธีสารแนบท้ายความตกลง ๖ ฉบับดังกล่าวเมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๒

๖. ในการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน ครั้งที่ ๒๐ เมื่อวันที่ ๔-๗ สิงหาคม ๒๕๕๒ ณ เมืองปีนัง ประเทศมาเลเซีย ที่ประชุมได้ตกลงให้มีการจัดทำความตกลงแยกจากความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ โดยมีพิธีสารแนบท้ายความตกลง ๒ ฉบับ และให้นำเสนอต่อรัฐมนตรีขนส่งอาเซียนลงนามในช่วงการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๑๕ ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นในเดือนธันวาคม ๒๕๕๒ ณ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม



การวิเคราะห์ผลกระทบ

การจัดทำความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ และพิธีสารแนบท้ายทั้ง ๒ ฉบับ เป็นไปตามนโยบายของผู้นำอาเซียน ที่ประสงค์ให้สายการบินในอาเซียนมีความคล่องตัวในการวางแผนและการดำเนินบริการ ณ จุดต่างๆ ในอาเซียนอย่างเต็มที่ อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนจะส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาคอาเซียนเจริญเติบโตต่อไป



สรุปสาระสำคัญ
พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๖ ของบริการขนส่งทางอากาศ
ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

๑. ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ยื่นข้อผูกพันจะต้องให้สิทธิและให้การปฏิบัติเป็นพิเศษสำหรับบริการตามที่ระบุในข้อผูกพันเฉพาะของตนแก่ประเทศสมาชิกอื่น ดังนี้

- | | |
|----------|---|
| บรูไน | - บริการซ่อมและบำรุงอากาศยาน บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ บริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ และบริการให้เช่าอากาศยานแบบ ไม่มีลูกเรือ |
| กัมพูชา | - บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ |
| สปป. ลาว | - บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ |
| มาเลเซีย | - บริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ |
| พม่า | - บริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ และบริการตัวแทนจัดการขนส่ง สินค้าทางอากาศ |
| สิงคโปร์ | - บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน และบริการสำรองที่นั่งด้วยระบบ คอมพิวเตอร์ |
| เวียดนาม | - บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ |

๒. พิธีสารฯ จะมีผลใช้บังคับกับประเทศที่ยื่นสัตยาบันสารเท่านั้น



ความเป็นมา

๑. การเจรจาการค้าบริการด้านการขนส่งทางอากาศเป็นการดำเนินการตามกรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน โดยมีการเจรจาผ่านมาแล้ว ๔ รอบ รอบที่ ๑ ระหว่างปี ๒๕๓๘-๒๕๔๑ รอบที่ ๒ ระหว่างปี ๒๕๔๒-๒๕๔๔ รอบที่ ๓ ระหว่างปี ๒๕๔๕-๒๕๔๗ และรอบที่ ๔ ระหว่างปี ๒๕๔๘-๒๕๔๙ และได้จัดทำข้อผูกพันเพื่อการเปิดตลาดบริการเสริมด้านการขนส่งทางอากาศแล้ว ๕ ชุด โดยประเทศไทยได้ยื่นข้อผูกพันไปแล้ว ๕ กิจกรรม ได้แก่ (๑) บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (๒) การขาย และการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศ (๓) บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (๔) บริการให้เช่าอากาศยานแบบไม่มีลูกเรือ และ (๕) บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ

๒. ในการประชุมร่วมกันของรัฐสภา ครั้งที่ ๔ (สมัยสามัญทั่วไป) เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๒ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติเห็นชอบการอนุมัติให้ประเทศไทยให้สัตยาบันพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๕ ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

๓. ปัจจุบันเป็นการเจรจา รอบที่ ๕ ระหว่างปี ๒๕๕๑-๒๕๕๒ ประเทศสมาชิกอาเซียนได้หารือกันและขอให้ประเทศสมาชิก พิจารณาเปิดตลาดบริการเสริมอื่นๆ เพิ่มเติม และ/หรือปรับปรุงเงื่อนไขของบริการที่ได้ยื่นข้อผูกพันไว้แล้วให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น โดยมีประเทศสมาชิกอาเซียน ๗ ประเทศยื่นข้อเสนอผูกพัน ขณะที่ไทยไม่ได้ยื่นข้อเสนอผูกพันในการเจรจารอบนี้ เนื่องจากกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการนำเสนอกรอบการเจรจาเพื่อการดำเนินความร่วมมือด้านการขนส่งภายใต้กรอบอาเซียนต่อคณะรัฐมนตรีและรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ ที่ประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียนได้มีมติให้นำเสนอพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๖ ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียนให้รัฐมนตรีขนส่งอาเซียนลงนาม ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๑๕ ในเดือนธันวาคม ๒๕๕๒ ณ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

การวิเคราะห์ผลกระทบ

การเข้าเป็นภาคีพิธีสารฯ ฉบับนี้ จะทำให้ผู้ประกอบการชาวไทยสามารถเข้าไปดำเนินการในประเทศสมาชิกอาเซียนที่ยื่นข้อผูกพันทั้ง ๗ ประเทศข้างต้นได้ ตามรายการบริการและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการไทยโดยตรง นอกจากนี้ จะช่วยส่งเสริมให้บริการเสริมด้านการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคอาเซียนขยายตัว ส่งผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน และอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนจะส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาคอาเซียนเจริญเติบโตต่อไป

ที่มา : สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี

ข้อมูลการจัดการจราจร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โดยจำนวนตามเมือง ปี 2009 (มกราคม-กันยายน)

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|------------------------|------|-----------|--------------------|--------------|-------|--------------------------|--------------|--------------|---------|--------------------------|------------------|--------------|-------|--------------------------|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| SOUTH EAST ASIA | | | | | | | | | | | | | | |
| BANDAR SERI BEGAI | BWN | BRUNEI | 287 | 288 | 575 | 0.43 | 22,749 | 24,175 | 46,924 | 0.23 | 45 | 1,033 | 1,078 | 0.15 |
| PHANOM PENH | PNH | CAMBODIA | 1,573 | 1,574 | 3,147 | 2.35 | 138,392 | 132,724 | 271,116 | 1.31 | 1,121 | 1,796 | 2,917 | 0.41 |
| SIEM REAP | REP | CAMBODIA | 1,328 | 1,324 | 2,652 | 1.98 | 85,685 | 70,437 | 156,122 | 0.76 | - | - | - | - |
| BALIKPAPAN | BPN | INDONESIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| BANDA ACEH | BTJ | INDONESIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CENOKARENG | CGK | INDONESIA | 740 | 733 | 1,473 | 1.10 | 104,723 | 106,526 | 211,249 | 1.02 | 2,677 | 3,654 | 6,331 | 0.89 |
| DILI COMORO | DIL | INDONESIA | 5 | 5 | 10 | 0.01 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DENPASAR | DPS | INDONESIA | 526 | 526 | 1,052 | 0.79 | 98,381 | 96,676 | 195,057 | 0.95 | 3,072 | 665 | 3,737 | 0.53 |
| HALIM | HLP | INDONESIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| JAKARTA | JKT | INDONESIA | 1 | - | 1 | 0.00 | - | 44 | 44 | 0.00 | - | 3 | 3 | 0.00 |
| SOLO CITY SUMARMO | MES | INDONESIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SOLO CITY SUMARMO | SOC | INDONESIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SURABAYA | SUB | INDONESIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|------------------|------|-------------|--------------------|-----------------|-------|-----------------------------|-----------------|-----------------|---------|-----------------------------|------------------|-----------------|--------|-----------------------------|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (% Share of Grand Total) | Arrival From | Departure To | Total | (% Share of Grand Total) | Arrival From | Departure To | Total | (% Share of Grand Total) |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| LUANG PRA BANG | LPQ | LAO | 618 | 619 | 1,237 | 0.92 | 25,905 | 22,835 | 48,740 | 0.24 | - | - | - | - |
| PAKZE | PKZ | LAO | - | - | - | - | 676 | 424 | 1,100 | 0.01 | - | - | - | - |
| VIENTIANE | VTE | LAO | 1,094 | 1,095 | 2,189 | 1.64 | 81,174 | 74,120 | 155,294 | 0.75 | 164 | 533 | 697 | 0.10 |
| SAVANNAKHET | ZVK | LAO | 97 | 97 | 194 | 0.14 | 1,610 | 1,464 | 3,074 | 0.01 | - | - | - | - |
| KOTA KINABALU | BKI | MALAYSIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| JAHOR BAHRU | JHB | MALAYSIA | 108 | 108 | 216 | 0.16 | 9,512 | 9,383 | 18,895 | 0.09 | - | - | - | - |
| KUALA LUMPUR | KUL | MALAYSIA | 3,898 | 3,906 | 7,804 | 5.83 | 438,022 | 445,332 | 883,354 | 4.28 | 5,787 | 5,201 | 10,988 | 1.55 |
| LANGKAWI | LGK | MALAYSIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| PENANG | PEN | MALAYSIA | 785 | 829 | 1,614 | 1.21 | 67,846 | 58,047 | 125,893 | 0.61 | 2,419 | 2,307 | 4,726 | 0.67 |
| SUBANG | SZB | MALAYSIA | 9 | 8 | 17 | 0.01 | 3 | 77 | 80 | 0.00 | - | - | - | - |
| HEHO | HEH | MYANMAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| MANDALAY | MDL | MYANMAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| MERGUI | MGZ | MYANMAR | 1 | - | 1 | 0.00 | 6 | - | 6 | 0.00 | - | - | - | - |
| NAMTU | NMT | MYANMAR | - | 1 | 1 | 0.00 | - | 15 | 15 | 0.00 | - | - | - | - |
| NYAUNG-U | NYU | MYANMAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| YANGON (RANGOON) | RGN | MYANMAR | 1,223 | 1,225 | 2,448 | 1.83 | 176,737 | 170,954 | 347,691 | 1.69 | 4,767 | 2,900 | 7,667 | 1.08 |
| DAWE | TVY | MYANMAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CEBU | CEB | PHILIPPINES | 1 | - | 1 | 0.00 | 1 | - | 1 | 0.00 | - | - | - | - |



Digital Object
National Assembly Library

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|------------------------------------|------|-------------|--------------------|--------------|--------|--------------------------|--------------|--------------|---------|--------------------------|------------------|--------------|--------|--------------------------|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| CLARK | CRK | PHILIPPINES | 83 | 84 | 167 | 0.12 | 8,360 | 7,989 | 16,349 | 0.08 | 1 | 1 | 2 | 0.00 |
| MANILA | MNL | PHILIPPINES | 1,465 | 1,477 | 2,942 | 2.20 | 216,467 | 181,874 | 398,341 | 1.93 | 3,193 | 3,410 | 6,603 | 0.93 |
| SUBIC | SFS | PHILIPPINES | 30 | 29 | 59 | 0.04 | 8 | 7 | 15 | 0.00 | 108 | 415 | 523 | 0.07 |
| SINGAPORE | SIN | SINGAPORE | 5,754 | 5,176 | 10,930 | 8.17 | 806,474 | 832,978 | ### | 7.95 | 28,279 | 32,853 | 61,132 | 8.64 |
| SINGAPORE SELETAR | XSP | SINGAPORE | 6 | 7 | 13 | 0.01 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SOUTH EAST ASIA (Continued) | | | | | | | | | | | | | | |
| SUVARNABHUMI | BKK | THAILAND | 30 | 11 | 41 | 0.03 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CHIANG RAI | CEI | THAILAND | 3 | 1 | 4 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CHIANG MAI | CNX | THAILAND | 3 | - | 3 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DON MUEANG | DMK | THAILAND | 17 | - | 17 | 0.01 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HAT YAI | HDY | THAILAND | 1 | - | 1 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HUA HIN | HHQ | THAILAND | 1 | 2 | 3 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| PHUKET | HKT | THAILAND | 322 | 300 | 622 | 0.46 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| KAMPHANGSAEN | KDT | THAILAND | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LOEI | LOE | THAILAND | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| UBON RATCHATHAN | UBP | THAILAND | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SURAT THANI | URT | THAILAND | - | 2 | 2 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SAMUI | USM | THAILAND | 527 | 790 | 1,317 | 0.98 | - | - | - | - | - | - | - | - |



| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tonnes) | | | |
|------------------|------|----------|--------------------|-----------------|---------------|-----------------------------|-----------------|-----------------|------------|-----------------------------|------------------|-----------------|----------------|-----------------------------|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| U-TAPAO | UTP | THAILAND | 3 | 1 | 4 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DANANG | DAD | VIETNAM | 15 | 15 | 30 | 0.02 | 250 | 90 | 340 | 0.00 | - | - | - | - |
| HANOI | HAN | VIETNAM | 1,594 | 1,609 | 3,203 | 2.39 | 176,597 | 190,421 | 367,018 | 1.78 | 3,826 | 5,680 | 9,506 | 1.34 |
| HAIPHONG CATBI | HPH | VIETNAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HUE | HUI | VIETNAM | 2 | 2 | 4 | 0.00 | 9 | 6 | 15 | 0.00 | - | - | - | - |
| HO CHI MINH | SGN | VIETNAM | 1,992 | 1,960 | 3,952 | 2.95 | 232,200 | 212,128 | 444,328 | 2.15 | 6,609 | 6,271 | 12,880 | 1.82 |
| SUB-TOTAL | | | 24,142 | 23,804 | 47,946 | 35.83 | ### | ### | ### | 25.85 | ### | 66,722 | 128,790 | 18.19 |

ข้อมูลการจัดการจราจร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่
โดยจำนวนตามเมือง ปี 2009 (มกราคม-ตุลาคม)

เที่ยวบินระหว่างประเทศ

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | Passengers | | Freight (tonne) | | |
|------------------|------|-----------|--------------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|-------|
| | | | Arrival From | Departure To | Arrival From | Departure To | Arrival From | Departure To | Total |
| SOUTH EAST ASIA | | | | | | | | | |
| CHITTAGONG | CGP | INDONESIA | 2 | 1 | 3 | - | - | - | |
| DENPASAR | DPS | INDONESIA | 1 | 2 | 3 | 7 | - | - | |
| PHILIPPINES | MNL | MANILA | 3 | - | 3 | - | - | - | |
| KUALA LUMPER | KUL | MALAYSIA | 306 | 308 | 614 | 35,667 | 35,758 | 71,425 | |
| SUBANG | SZB | MALAYSIA | 6 | 1 | 7 | 9 | 7 | 16 | |
| NYAUNG-U | NYU | MYANMAR | - | - | - | - | - | - | |
| YANGON | RGN | MYANMAR | - | 4 | 4 | - | 7 | 7 | |
| LUANG PRABANG | LPQ | LAO | 213 | 213 | 426 | 8,175 | 8,056 | 16,231 | |
| SINGAPORE | SIN | SINGAPORE | 185 | 180 | 365 | 18,776 | 17,649 | 36,425 | |
| SINGAPORE SELETA | XSP | SINGAPORE | - | 1 | 1 | - | - | - | |
| SAMUI | USM | THAILAND | - | - | - | - | - | - | |
| BANGKOK | BKK | THAILAND | 3 | 5 | 8 | - | 71 | 71 | |
| DON MUEANG | DMK | THAILAND | 5 | 4 | 9 | - | - | - | |
| CHIANG MAI | CNX | THAILAND | - | 1 | 1 | - | - | - | |
| PHUKET | HKT | THAILAND | 1 | 4 | 5 | - | 2 | 2 | |
| | | | | | | | 27 | 14 | 41 |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | Passengers | | | Freight (tonne) | | | | | | |
|-----------------|------|----------|--------------------|--------------|------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|--------------|-------|--|--|----|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | Arrival From | Departure To | Total | Arrival From | Departure To | Total | | | |
| SOUTH EAST ASIA | | | | | | | | | | | | | | |
| CHIANG RAI | CEI | THAILAND | 2 | 1 | 3 | 20 | 8 | 28 | | | | | | |
| VIENTIANE | VTE | VIETNAM | 1 | 1 | 2 | | | - | | | | | | |
| HANOI | HAN | VIETNAM | | 1 | 1 | | | | | | | | | |
| SIEM REAP | REP | CAMBODIA | 2 | 6 | 8 | | 203 | 203 | | | | | | |
| SUB-TOTAL | | | 730 | 733 | 1,463 | 62,654 | 61,761 | 124,415 | 27 | 14 | | | | 41 |



ข้อมูลการจัดการจราจร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่
โดยจำนวนตามเมือง ปี 2009 (มกราคม-ตุลาคม)

เที่ยวบินระหว่างประเทศ

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | Passengers | | | Freight (tonne) | | |
|-------------------|------|-----------|--------------------|-----------------|-------|-----------------|-----------------|-------|-----------------|-----------------|-------|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | Arrival From | Departure To | Total | Arrival From | Departure To | Total |
| SOUTH EAST ASIA | | | | | | | | | | | |
| CHITTAGONG | CGP | INDONESIA | 1 | 1 | 2 | 7 | 7 | 14 | - | - | - |
| PHILIPPINES | MNL | MANILA | 1 | 1 | 2 | 7 | 7 | 14 | - | - | - |
| KUALA LUMPER | KUL | MALAYSIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| NYAUNG-U | NYU | MYANMAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LUANG PRABANG | LPQ | LAO | - | 1 | 1 | - | 3 | 3 | - | - | - |
| YANGON | RGN | MYANMAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SINGAPORE | SIN | SINGAPORE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SAMUI | USM | THAILAND | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| BANGKOK | BKK | THAILAND | 2 | - | 2 | - | - | - | - | - | - |
| DON MUEANG | DMK | THAILAND | 2 | 3 | 5 | - | - | - | - | - | - |
| PHUKET | HKT | THAILAND | - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - |
| VIENTIANE | VTE | VIETNAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SIEM REAP | REP | CAMBODIA | - | 2 | 2 | - | 8 | 8 | - | - | - |
| SINGAPORE SELETAR | XSP | SINGAPORE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SUB-TOTAL | | | 6 | 9 | 15 | 14 | 25 | 39 | - | - | - |



Digital Object
National Assembly Library

ข้อมูลการจัดการจราจร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติในญ
โดยจำนวนตามเมือง ปี 2009 (มกราคม-ตุลาคม)

เที่ยวบินระหว่างประเทศ

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | Passengers | | | Freight (tonne) | | |
|-----------------|------|-----------|--------------------|-----------------|-------|-----------------|-----------------|-------|-----------------|-----------------|-------|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | Arrival From | Departure To | Total | Arrival From | Departure To | Total |
| SOUTH EAST ASIA | | | | | | | | | | | |
| LANGKAWI | LGK | MALAYSIA | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - | - |
| PHILIPPINES | MNL | MANILA | - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - |
| KUALA LUMPER | KUL | MALAYSIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| NYAUNG-U | NYU | MYANMAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LUANG PRABANG | LPQ | LAO | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| YANGON | RGN | MYANMAR | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SINGAPORE | SIN | SINGAPORE | - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - |
| SURAT THANI | URT | THAILAND | - | 3 | 3 | - | - | - | - | - | - |
| BANGKOK | BKK | THAILAND | 2 | - | 2 | - | - | - | - | - | - |
| DON MUEANG | DMK | THAILAND | - | 2 | 2 | - | - | - | - | - | - |
| PHUKET | HKT | THAILAND | 1 | - | 1 | - | 9 | - | - | - | - |
| VIENTIANE | VTE | VIETNAM | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | Passengers | | | Freight (tonne) | | | |
|-----------------|------|----------|--------------------|--------------|-------|--------------|--------------|-------|-----------------|--------------|-------|---|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | Arrival From | Departure To | Total | Arrival From | Departure To | Total | |
| SOUTH EAST ASIA | | | | | | | | | | | | |
| SIEM REAP | REP | CAMBODIA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SINGAPORE SEL | XSP | SINGAPOR | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SUB-TOTAL | | | 4 | 7 | 11 | - | 9 | 9 | - | - | - | - |

ข้อมูลการจัดการจราจรทางอากาศ

โดยจำแนกตามเมืองในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปี 2008
(เที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ)



Digital Object
National Assembly Library

| Cities | Code | Country | Aircraft Movements | | | | Passengers | | | | Freight (Tons) | | | |
|------------------------------------|------|-------------|--------------------|---------------|---------------|--------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------|
| | | | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total | Arrival From | Departure To | Total | (%) Share of Grand Total |
| SOUTH EAST ASIA | | | | | | | | | | | | | | |
| BANDAR SERI BEGAWAN | BWN | BRUNEI | 374 | 379 | 753 | 0.40 | 33,618 | 33,334 | 66,952 | 0.22 | 73 | 1,266 | 1,339 | 0.12 |
| PHNOM PENH | PNH | CAMBODIA | 2,062 | 2,061 | 4,123 | 2.18 | 201,469 | 193,162 | 394,631 | 1.31 | 3,989 | 3,322 | 7,311 | 0.64 |
| SIEM REAP | REP | CAMBODIA | 2,031 | 1,915 | 3,946 | 2.09 | 150,395 | 127,267 | 277,662 | 0.92 | - | 1 | 1 | 0.00 |
| BALIKPAPAN | BPN | INDONESIA | 1 | - | 1 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CENOKARENG | CGK | INDONESIA | 1,397 | 1,354 | 2,751 | 1.48 | 183,882 | 165,784 | 349,666 | 1.10 | 4,661 | 6,649 | 11,310 | 0.98 |
| DILI COMORO | DIL | INDONESIA | 1 | 1 | 2 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DENPASAR | DPS | INDONESIA | 356 | 355 | 711 | 0.38 | 96,618 | 83,073 | 179,691 | 0.58 | 4,015 | 873 | 4,888 | 0.43 |
| SOUTH EAST ASIA (Continued) | | | | | | | | | | | | | | |
| HALIM | HLP | INDONESIA | 2 | 3 | 5 | 0.00 | - | 43 | 43 | 0.00 | - | - | - | - |
| JAKARTA | JKT | INDONESIA | 1 | - | 1 | 0.00 | 875 | 713 | 1,588 | 0.01 | 3 | 32 | 35 | 0.00 |
| MEDAN | MES | INDONESIA | - | 2 | 2 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SURABAYA | SUB | INDONESIA | - | 4 | 4 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LUANG PRA BANG | LPO | LAO | 861 | 917 | 1,778 | 0.94 | 35,905 | 34,581 | 70,486 | 0.23 | - | 2 | 2 | 0.00 |
| PAKZE | PKZ | LAO | 84 | 84 | 168 | 0.08 | 1,470 | 1,323 | 2,793 | 0.01 | - | - | - | - |
| VIENTIANE | VTE | LAO | 1,433 | 1,431 | 2,864 | 1.52 | 106,963 | 105,113 | 212,076 | 0.70 | 237 | 872 | 1,109 | 0.10 |
| SAVANNAKHET | ZVK | LAO | 26 | 26 | 52 | 0.03 | 366 | 447 | 813 | 0.00 | - | - | - | - |
| KOTA KINABALU | BKI | MALAYSIA | - | 1 | 1 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| JAHOR BAHRU | JHB | MALAYSIA | 171 | 175 | 346 | 0.18 | 19,490 | 19,153 | 38,643 | 0.13 | - | - | - | - |
| KUALA LUMPUR | KUL | MALAYSIA | 5,320 | 5,228 | 10,548 | 5.59 | 836,282 | 836,625 | 1,672,907 | 4.23 | 14,355 | 11,997 | 26,352 | 2.31 |
| LANGKAWI | LGK | MALAYSIA | 1 | 1 | 2 | 0.00 | 78 | 29 | 105 | 0.00 | - | - | - | - |
| PENANG | PEN | MALAYSIA | 1,172 | 1,246 | 2,418 | 1.28 | 115,658 | 102,488 | 218,146 | 0.72 | 4,142 | 4,157 | 8,299 | 0.73 |
| SUBANG | SZB | MALAYSIA | 15 | 17 | 32 | 0.02 | 2 | 9 | 11 | 0.00 | 46 | 3 | 49 | 0.00 |
| MANDALAY | MDL | MYANMAR | 3 | 2 | 5 | 0.00 | 5 | 59 | 64 | 0.00 | - | - | - | - |
| MERGUI | MGZ | MYANMAR | 2 | 1 | 3 | 0.00 | 66 | 10 | 76 | 0.00 | - | - | - | - |
| NAMTU | NMT | MYANMAR | 2 | 1 | 3 | 0.00 | 59 | 42 | 101 | 0.00 | - | - | - | - |
| NYAUNG-U | NYU | MYANMAR | 2 | - | 2 | 0.00 | 170 | - | 170 | 0.00 | - | - | - | - |
| YANGON (RANGOON) | RGN | MYANMAR | 1,688 | 1,681 | 3,369 | 1.79 | 224,944 | 207,758 | 432,702 | 1.44 | 5,175 | 5,827 | 10,902 | 0.95 |
| DAVE | TVY | MYANMAR | 2 | - | 2 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CEBU | CEB | PHILIPPINES | 39 | 39 | 78 | 0.04 | 3,724 | 3,284 | 7,008 | 0.02 | - | 26 | 26 | 0.00 |
| CLARK | CRK | PHILIPPINES | 24 | 24 | 48 | 0.03 | 1,854 | 1,846 | 3,700 | 0.01 | 9 | 44 | 53 | 0.00 |
| MANILA | MNL | PHILIPPINES | 1,848 | 1,929 | 3,777 | 2.00 | 289,903 | 256,461 | 546,364 | 1.91 | 8,080 | 6,238 | 12,318 | 1.08 |
| SUBIC | SFS | PHILIPPINES | 307 | 306 | 613 | 0.32 | 71 | 64 | 135 | 0.00 | 1,286 | 5,449 | 7,737 | 0.68 |
| SINGAPORE | SIN | SINGAPORE | 8,578 | 7,925 | 16,503 | 8.75 | 1,256,175 | 1,331,270 | 2,587,445 | 8.60 | 45,835 | 56,087 | 101,922 | 8.94 |
| SINGAPORE SELETAR | XSP | SINGAPORE | 10 | 8 | 18 | 0.01 | 7 | - | 7 | 0.00 | - | - | - | - |
| SILVARNABHUMI | BKK | THAILAND | 26 | 20 | 46 | 0.02 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| CHIANG MAI | CNX | THAILAND | 76 | 81 | 157 | 0.08 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DON MUEANG | DMK | THAILAND | 6 | 3 | 9 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| HAT YAI | HDY | THAILAND | 13 | 13 | 26 | 0.01 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| PHUKET | HKT | THAILAND | 341 | 398 | 739 | 0.39 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| UBON RATCHATHANI | UBP | THAILAND | 1 | - | 1 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| SAMUI | USM | THAILAND | - | 273 | 273 | 0.14 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| U-TAPAO | UTP | THAILAND | - | 3 | 3 | 0.00 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| DANANG | DAD | VIETNAM | 176 | 173 | 349 | 0.18 | 4,435 | 3,376 | 7,811 | 0.03 | 1 | - | 1 | 0.00 |
| HANOI | HAN | VIETNAM | 2,395 | 2,399 | 4,794 | 2.54 | 279,833 | 307,584 | 587,417 | 1.95 | 5,480 | 6,791 | 12,271 | 1.07 |
| HAIPHONG CATBI | HPH | VIETNAM | 1 | - | 1 | 0.00 | 42 | - | 42 | 0.00 | - | - | - | - |
| HUE | HUI | VIETNAM | 1 | 1 | 2 | 0.00 | 7 | 3 | 10 | 0.00 | - | - | - | - |
| HO CHI MINH | SGN | VIETNAM | 2,515 | 2,585 | 5,100 | 2.70 | 307,663 | 282,913 | 590,576 | 1.96 | 10,128 | 11,845 | 21,973 | 1.93 |
| SUB-TOTAL | | | 33,366 | 33,066 | 66,432 | 38.20 | 3,923,417 | 3,697,993 | 7,621,410 | 26.88 | 106,487 | 122,181 | 228,668 | 19.87 |

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

สถิติการขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ปี 2009

(กรุงเทพฯ - กรุงเทพฯ)

| AIRPORT | TYPE | MOVEMENT | PASSENGER | | | CARGO (TON) | | | MAIL (TON) | | |
|--------------|----------------|----------|------------|------------|------------|-------------|---------|---------|------------|--------|-------|
| | | | DEP | ARR | TOTAL | LOAD | UNLOAD | TOTAL | LOAD | UNLOAD | TOTAL |
| DON MUEANG | DOMESTIC | 21,195 | 911,366 | 942,936 | 1,854,302 | 5,478 | 3,310 | 8,788 | - | - | - |
| | INTER SKED | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | INTER NON-SKED | 1,074 | 5,352 | 5,179 | 10,531 | - | - | - | - | - | - |
| | TOTAL | 22,269 | 916,718 | 948,115 | 1,864,833 | 5,478 | 3,310 | 8,788 | - | - | - |
| SUVARNABHUMI | DOMESTIC | 53,254 | 3,565,330 | 3,745,415 | 7,310,745 | 16,404 | 9,680 | 26,084 | 1 | - | 1 |
| | INTER SKED | 132,138 | 10,309,174 | 10,120,793 | 20,429,967 | 425,403 | 279,423 | 704,826 | 2,558 | 145 | 2,703 |
| | INTER NON-SKED | 1,681 | 96,465 | 96,079 | 192,544 | 1,893 | 1,135 | 3,028 | - | - | - |
| | TOTAL | 187,073 | 13,970,969 | 13,962,287 | 27,933,256 | 443,700 | 290,238 | 733,938 | 2,559 | 145 | 2,704 |
| CHIANG MAI | DOMESTIC | 15,355 | 1,028,408 | 964,519 | 1,992,927 | 7,751 | 4,950 | 12,701 | 19 | 73 | 92 |
| | INTER SKED | 1,655 | 74,894 | 76,282 | 151,176 | 59 | 37 | 96 | - | - | - |
| | INTER NON-SKED | 136 | 358 | 285 | 643 | - | - | - | - | - | - |
| | TOTAL | 17,146 | 1,103,660 | 1,041,086 | 2,144,746 | 7,810 | 4,987 | 12,797 | 19 | 73 | 92 |
| PHUKET | DOMESTIC | 15,025 | 1,285,958 | 1,214,545 | 2,500,503 | 2,678 | 5,739 | 8,417 | - | - | - |
| | INTER SKED | 9,941 | 557,918 | 587,778 | 1,145,696 | 2,148 | 184 | 2,332 | - | - | - |
| | INTER NON-SKED | 2,068 | 230,970 | 203,701 | 434,671 | 124 | 24 | 148 | - | - | - |
| | TOTAL | 27,034 | 2,074,846 | 2,006,024 | 4,080,870 | 4,950 | 5,947 | 10,897 | 0 | 0 | 0 |
| HAD YAI | DOMESTIC | 7,270 | 510,286 | 499,133 | 1,009,419 | 2,392 | 5,938 | 8,330 | - | 201 | 201 |
| | INTER SKED | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | INTER NON-SKED | 22 | 3 | 247 | 250 | - | - | - | - | - | - |
| | TOTAL | 7,292 | 510,289 | 499,380 | 1,009,669 | 2,392 | 5,938 | 8,330 | 0 | 201 | 201 |

| AIRPORT | TYPE | MOVEMENT | PASSENGER | | | CARGO (TON) | | | MAIL (TON) | | |
|------------|----------------|----------|-----------|---------|---------|-------------|--------|-------|------------|--------|-------|
| | | | DEP | ARR | TOTAL | LOAD | UNLOAD | TOTAL | LOAD | UNLOAD | TOTAL |
| CHIANG RAI | DOMESTIC | 4,400 | 252,754 | 252,447 | 505,201 | 1,268 | 514 | 1,782 | - | - | - |
| | INTER SKED | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | INTER NON-SKED | 27 | 137 | 206 | 343 | - | - | - | - | - | - |
| | TOTAL | 4,427 | 252,891 | 252,653 | 505,544 | 1,268 | 514 | 1,782 | - | - | - |

ที่มา : กรมการขนส่งทางอากาศ

ข้อมูลท่าอากาศยานนานาชาติ

| ท่าอากาศยาน | อาคารผู้โดยสาร | | | | | | | | | | ช่องทางขึ้นเครื่อง | ลานจอดเครื่องบิน (m ²) | หมูมออกเครื่องบิน (bays) |
|-------------|----------------|--------|----------------------------|--------|---------|----------------------------|---------|---------|-----------|--------------------|--------------------|------------------------------------|--------------------------|
| | ระหว่างประเทศ | | | | | ภายในประเทศ | | | | | | | |
| | พื้นที่ | | การรองรับผู้โดยสาร(คน/ชม.) | | พื้นที่ | การรองรับผู้โดยสาร(คน/ชม.) | | พื้นที่ | | ปริมาณ/ปี (ตัน/ปี) | | | |
| | ขาเข้า | ขาออก | ขาเข้า | ขาออก | ขาเข้า | ขาออก | | | | | | | |
| สุวรรณภูมิ | 563,000 | 10,900 | 10,900 | - | - | - | - | 549,416 | 3,000,000 | 130 | 1,053,000 | 120 | |
| ดอนเมือง | 268,360 | 5,500 | 7,000 | 40,367 | 2,000 | 2,000 | 116,034 | 913,320 | 101 | 860,000 | 95 | | |
| เชียงใหม่ | 15,450 | 1,000 | 1,000 | 18,000 | 1,500 | 1,500 | 9,500 | 30,000 | 11 | 105,500 | 13 | | |
| หาดใหญ่ | 7,257 | 700 | 500 | 7,399 | 550 | 550 | 4,680 | 13,800 | 8 | 56,461 | 7 | | |
| ภูเก็ต | 45,688 | 1,200 | 1,000 | 19,144 | 900 | 900 | 4,550 | 16,000 | 6 | 94,800 | 11 | | |
| เชียงใหม่ | 15,000 | 600 | 500 | 1,650 | 900 | 900 | 900 | - | - | 10 | 28,800 | 4 | |
| อุตะมา * | N.A. | N.A. | N.A. | 2,610 | 200 | 200 | 3,798 | N.A. | N.A. | 2 | 432,300 | 49 | |

หมายเหตุ * : ข้อมูลโดยรวมของสนามบิน ไม่ได้แยกภายในประเทศ - ระหว่างประเทศ

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), สนามบินอุตะมา



สถิติการขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี 2551

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) สนามบินพาณิชย์หลักแห่งใหม่ สร้างขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของกรุงเทพฯ เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 เพื่อสนับสนุนนโยบายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ส่งเสริมการเจริญเติบโตของธุรกิจการบิน มีส่วนช่วยพัฒนาความเจริญด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว และด้านอื่นๆ ของประเทศ

ทสภ. ตั้งอยู่บนพื้นที่ขนาด 20,000 ไร่ ได้รับการออกแบบให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี สามารถขนถ่ายสินค้า 3 ล้านตันต่อปี ทางวิ่งขนาน 2 เส้นเป็นอิสระต่อกัน รองรับเที่ยวบินได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง มีหลุมจอด 120 หลุมจอด อาคารผู้โดยสารเป็นอาคารเดี่ยว 7 ชั้นที่ขนาดพื้นที่ 563,000 ตร.ม. ในปี 2551 รองรับจำนวนเที่ยวบินรวมลดลงร้อยละ 6.07 ผู้โดยสารรวม ลดลงร้อยละ 6.33 การขนถ่ายปริมาณสินค้าเข้าออกและพัสดุไปรษณีย์เข้าออกลดลงคิดเป็นร้อยละ 3.83 และ 5.47 ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การขึ้น-ลงของอากาศยาน

ปริมาณการขึ้น - ลง ของอากาศยานรวม 245,719 เที่ยวบิน ลดลงจากปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 6.07 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 188,706 เที่ยวบิน และภายในประเทศ 57,013 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.96 และ 15.08 ตามลำดับ ในจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศทั้งหมดนั้น อัตราส่วนระหว่างจำนวนเที่ยวบินทำการรับ-ส่งผู้โดยสารต่อจำนวนเที่ยวบินทำการขนส่งสินค้าเท่ากับร้อยละ 94 : 6 การลดลงของปริมาณจราจรทางอากาศเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจโลก ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นในช่วงต้นปี 51 การย้ายเที่ยวบินในประเทศบางส่วนกลับมาที่ท่าอากาศยานดอนเมืองตั้งแต่ 25 มี.ค. 50 และเหตุการณ์ไม่สงบทางการเมืองในช่วงปลายปี

ในปี 2551 จำนวนสายการบินทำการบินระหว่างประเทศแบบประจำรับ - ส่งผู้โดยสาร ผสมสินค้ารวม 89 สายการบิน ไม่รวมสายการบินแบบประจำที่ไม่ใช่เครื่องบินของตนเองทำการบิน แต่มีเที่ยวบินร่วมกับสายการบินอื่นอีก 11 สายการบิน และสายการบินที่ทำการรับขนถ่ายสินค้าเพียงอย่างเดียวอีก 12 สายการบิน ส่วนสายการบินของไทยที่เปิดให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศแบบประจำรวม 7 สายการบิน

มีสายการบินใหม่เปิดให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ 5 สายการบินได้แก่

1. สายการบิน Air Koryo ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลี ทำการบินเส้นทาง ระหว่างเปียงยาง-สุวรรณภูมิ-เปียงยาง

2. สายการบิน Best Aviation ของสาธารณรัฐประชาชนบังคลาเทศ ทำการบินเส้นทางระหว่างธากา-สุวรรณภูมิ-ธากา

3. สายการบิน Iran National Airlines ของสาธารณรัฐอิสลามอิหร่าน ทำการบินเส้นทางระหว่าง เตหะราน-สุวรรณภูมิ-เตหะราน

4. สายการบิน Shanghai Airlines ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ทำการบินเส้นทางระหว่าง ปูคอง-ฉงชิ่ง-สุวรรณภูมิ-ฉงชิ่ง-ปูคอง

5. สายการบิน SkyStar Airways ของราชอาณาจักรไทย ทำการบินเส้นทางระหว่าง อินซอน-สุวรรณภูมิ-อินซอน

นอกจากนี้ยังมีสายการบินใหม่เปิดให้บริการขนส่งสินค้าอย่างเดียว 1 สายการบิน ได้แก่ สายการบิน K-Mile Air ของราชอาณาจักรไทยทำการบินเส้นทางระหว่าง สิงคโปร์-สุวรรณภูมิ-สิงคโปร์ และ ย่างกุ้ง-สุวรรณภูมิ-ย่างกุ้ง

ในจำนวนเที่ยวบินขึ้นลงพาณิชย์ทั้งหมด Thai Airways International สายการบินแห่งชาติ มีอัตราส่วนการบินสูงสุดคือร้อยละ 27.75 รองลงมาได้แก่ Thai Air Asia มีสัดส่วนร้อยละ 13.68 และ Bangkok Airways ร้อยละ 11.79 และสายการบินอื่น ๆ รวมกันคิดเป็นร้อยละ 46.78

ประเภทของอากาศยานที่ทำการบินขึ้น-ลง ในปี 2551 ส่วนใหญ่เป็นแบบลำตัวกว้าง (Wide Body) ได้แก่ A-300, A-310, A-330, A-340, B-747, B-744, B-767, B-777, IL-76, IL-96, L-1011, MD-11 และ DC-10 ทำการบินรวมกันคิดเป็นร้อยละ 56.32 และแบบลำตัวแคบ (Narrow Body) ประกอบด้วยอากาศยานแบบ A-319, A-320, A-321, AN-12, AN-26, BAE-146, B-707, B-727, B-717, B-737, B-757, CL-60, DC-8, F-28, IL-62, TU-154, TU-204, ATR-72, E-135, E-140, E-145, MA-60, MD-90, MD-82 และ MD-83 ทำการบินรวมกันคิดเป็นร้อยละ 42.13 ส่วนที่เหลือเป็นเครื่องบินขนาดเล็ก รวมกันคิดเป็นร้อยละ 1.55

การขึ้น-ลง ของอากาศยานพาณิชย์ในชั่วโมงคับคั่งอันดับที่ 1 ของปี 2551 มีจำนวน 54 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ส่วนในชั่วโมงคับคั่งอันดับที่ 30 มีจำนวน 48 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

2. การขนส่งผู้โดยสาร

ผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี 2551 รวม 38,603,490 คน ลดลงจากปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 6.33 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 31,607,500 คน และภายในประเทศ จำนวน 6,995,990 คน คิดเป็นร้อยละ 5.08 และ 11.56 ตามลำดับ

มีการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศ ไปยังเมืองต่างๆรวม 191 เมืองใน 66 ประเทศทั่วโลก และเส้นทางภายในประเทศไปยังจังหวัดต่างๆรวม 29 จังหวัด สายการบินที่ทำการขนส่งผู้โดยสารสูงสุดเป็นอันดับหนึ่งคือ Thai Airways International มีจำนวนผู้โดยสารคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39.28 รองลงมาได้แก่ Thai Air Asia มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 10.13

เส้นทางการบินระหว่างสุวรรณภูมิกับเมืองในภูมิภาคต่างๆทั่วโลก ที่ผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนต่อจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ เข้า-ออกทั้งหมด เป็นดังนี้

ภูมิภาคอเมริกา ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ลอสแอนเจลิส มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 0.35 รองลงมา ได้แก่ นิวยอร์ก มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 0.21

ภูมิภาคยุโรป ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ลอนดอน มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 2.50 รองลงมา ได้แก่ แฟรงก์เฟิร์ต มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 2.07

ภูมิภาคแอฟริกา ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ไคโร มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 0.35 รองลงมา ได้แก่ โจฮันเนสเบิร์ก ซึ่งมีสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 0.19

ภูมิภาคตะวันออกกลาง ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-คูไบ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 2.19 รองลงมาได้แก่ อะบูดาบี มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.55

ภูมิภาคเอเชียใต้ ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-นิวเดลี มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.31 รองลงมา ได้แก่ มุมไบ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.19

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ฮ่องกง มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 8.13 รองลงมาได้แก่ โตเกียว มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 5.98

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-สิงคโปร์ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 8.60 รองลงมาได้แก่ กัวลาลัมเปอร์ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 4.23

ภูมิภาคโอเชียเนีย ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ซิดนีย์ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 2.22 รองลงมาได้แก่ เมลเบิร์น มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.30

เส้นทางการบินภายในประเทศ ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ภูเก็ต มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 32.54 รองลงมาได้แก่ เชียงใหม่ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 22.51 ของจำนวนผู้โดยสารรวมเข้า - ออกภายในประเทศ

กลุ่มพันธมิตร Star มีสายการบินมาใช้บริการที่ ทสก. ในปี 2551 รวม 13 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินรวมกันคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 34.7 ของเที่ยวบินทั้งหมด และจำนวนผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 46.7 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด สำหรับสายการบินในกลุ่มพันธมิตร One World ที่ทำการบิน

มายัง ทสก. มี 7 สาขาการบิน รวมจำนวนเที่ยวบินเข้า-ออก และผู้โดยสารคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.0 และ 7.9 ของจำนวนเที่ยวบินรวมและจำนวนผู้โดยสารรวม ตามลำดับ



จากข้อมูลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ในปี 2551 จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ ณ ทสก. เมื่อจำแนกตามสัญชาติ 3 อันดับแรก ผู้โดยสารชาวไทยมีสัดส่วนการเดินทางเข้า-ออกมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 15.42 รองลงมาได้แก่ ชาวญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 6.78 และชาวจีน คิดเป็นร้อยละ 4.63 ตามลำดับ

จำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่ง อันดับที่ 1

ปริมาณรวมของผู้โดยสารระหว่างประเทศ 9,870 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2550 จำนวน 374 คน

| | | | |
|-----------------|----------------|-----------|--------|
| ผู้โดยสารขาเข้า | จำนวน 5,426 คน | ลดลง | 126 คน |
| ผู้โดยสารขาออก | จำนวน 7,390 คน | เพิ่มขึ้น | 581 คน |
| ผู้โดยสารผ่าน | จำนวน 1,347 คน | เพิ่มขึ้น | 34 คน |

ปริมาณรวมของผู้โดยสารภายในประเทศ 3,022 คน ลดลงจากปี 2550 จำนวน 1,090 คน

| | | | |
|-----------------|----------------|-----------|----------|
| ผู้โดยสารขาเข้า | จำนวน 2,095 คน | ลดลง | 1,234 คน |
| ผู้โดยสารขาออก | จำนวน 2,482 คน | เพิ่มขึ้น | 171 คน |
| ผู้โดยสารผ่าน | จำนวน 356 คน | เพิ่มขึ้น | 112 คน |

จำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่ง อันดับที่ 30

ปริมาณรวมของผู้โดยสารระหว่างประเทศ 8,773 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2550 จำนวน 419 คน

| | | | |
|-----------------|----------------|-----------|--------|
| ผู้โดยสารขาเข้า | จำนวน 4,705 คน | ลดลง | 165 คน |
| ผู้โดยสารขาออก | จำนวน 6,454 คน | เพิ่มขึ้น | 377 คน |
| ผู้โดยสารผ่าน | จำนวน 980 คน | ลดลง | 51 คน |

ปริมาณรวมของผู้โดยสารภายในประเทศ 2,633 คน ลดลงจากปี 2550 จำนวน 912 คน

| | | | |
|-----------------|----------------|-----------|--------|
| ผู้โดยสารขาเข้า | จำนวน 1,742 คน | ลดลง | 565 คน |
| ผู้โดยสารขาออก | จำนวน 2,097 คน | เพิ่มขึ้น | 41 คน |
| ผู้โดยสารผ่าน | จำนวน 139 คน | เพิ่มขึ้น | 38 คน |

3. การขนถ่ายสินค้า

ปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี 2551 มีจำนวน 1,163,368 ตัน ลดลงจากปี 2550 ร้อยละ 3.83 เป็นสินค้านำเข้าระหว่างประเทศจำนวน 1,140,300 ตัน และภายในประเทศจำนวน 23,068 ตัน ลดลงร้อยละ 3.20 และ 27.28 ตามลำดับ การขนถ่ายสินค้าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งที่มากับ



เที่ยวบินสำหรับผู้โดยสารในอัตราส่วนร้อยละ 80.17 ส่วนที่ทำการขนส่งโดยเที่ยวบินขนส่งสินค้า โดยเฉพาะคิดเป็นร้อยละ 19.83

เส้นทางการบินระหว่างสุวรรณภูมิกับเมืองในภูมิภาคต่างๆทั่วโลกมีปริมาณสินค้าเข้า-ออกมากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนของปริมาณสินค้าเข้า-ออกทั้งหมด ดังนี้

ภูมิภาคอเมริกา ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ลอสแอนเจลิส มีสัดส่วนคิดเป็น ร้อยละ 0.42

ภูมิภาคยุโรป ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-แฟรงก์เฟิร์ต มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 2.40

ภูมิภาคตะวันออกกลาง ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ- คูไบ มีสัดส่วนคิดเป็น ร้อยละ 1.48

ภูมิภาคเอเชียใต้ ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ชากา มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.01

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ฮ่องกง มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 12.08

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-สิงคโปร์ มีสัดส่วนคิดเป็น ร้อยละ 8.94

ภูมิภาคโอเชียเนีย ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ซิดนีย์ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.77

สายการบินที่ทำการขนส่งสินค้าสูงสุดมากับเครื่องผู้โดยสารยังคงเป็น Thai Airways International มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 43.47 รองลงมาได้แก่ EVA Air คิดเป็นร้อยละ 5.18 สำหรับการขนถ่ายโดยเที่ยวบินขนส่งสินค้าอย่างเดียว สายการบินที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงสุดได้แก่ Nippon Cargo Airlines มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.81 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด

4. การขนถ่ายพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์

ปริมาณการขนถ่ายพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้าออก (ไม่รวมผ่าน) ในปี 2551 มีจำนวน 9,718 ตัน ลดลงจากปี 2550 ร้อยละ 5.47 เป็นพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศจำนวน 9,716 ตัน ลดลงร้อยละ 5.44 และภายในประเทศ จำนวน 2 ตัน

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO)



องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวางระเบียบข้อบังคับ สำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศระหว่างชาติ เป็นหน่วยงานชำนาญพิเศษของสหประชาชาติ

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO)

มีสมาชิก ๑๕๐ ประเทศ สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ส่วนสำนักงานประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ตั้งอยู่ที่ถนนกำแพงเพชร๓ แขวงลาดพร้าว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย ตั้งอยู่ใกล้กับสวนวชิรเบญจทัศ สวนจตุจักร บริษัท ปตท.สำรวจและผลิต จำกัด (มหาชน) (ปตท.สผ.)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวางระเบียบข้อบังคับ สำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศระหว่างชาติ เป็นหน่วยงานชำนาญพิเศษของสหประชาชาติ โครงการเร่งพัฒนาการบินพลเรือนนี้ เริ่มในระหว่างสงครามโลกครั้งที่๒ โดยการจัดตั้งคณะกรรมการเดินอากาศระหว่างประเทศ (International commission for Air Navigation - ICAN) ก่อตั้งเมื่อวันที่ ๔ เมษายน ค.ศ.๑๙๔๖

วัตถุประสงค์

๑. เพื่อประกันการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย และเป็นระเบียบ
๒. เพื่อส่งเสริมศิลปะการออกแบบอากาศยานและการดำเนินการบินให้ไปสู่จุดมุ่งหมายในทางสันติ
๓. เพื่อส่งเสริมวิวัฒนาการของการบิน ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
๔. เพื่อสนองความต้องการของชาวโลกในการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัยสม่ำเสมอ มีประสิทธิภาพและถูกหลักเศรษฐกิจ
๕. ป้องกันการสูญเปล่าทางเศรษฐกิจอันเกิดขึ้นจากการแข่งขันระหว่างบริษัทการบิน
๖. เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ

หน้าที่

องค์กรนี้เป็นผู้จัดการกำหนดมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่ใช้ในกิจการการบินทุกประเภท โดยได้จัดทำในลักษณะเป็นข้อตกลงระหว่างนานาประเทศ รวมทั้งออกระเบียบข้อบังคับการเดินอากาศ การออกประกาศนียบัตรและการตรวจสอบเครื่องบิน การกำหนดคุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องบินและเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างเครื่อง กำหนดลักษณะของท่าอากาศยาน กำหนดมาตรฐาน

ระบบสื่อสารและวิทยุช่วยบิน กิจการศุลกากร คนเข้าเมือง ตลอดจนข้อบังคับว่าด้วยสุขภาพของผู้โดยสารเครื่องบิน สินค้า และพัสดุลำเลียงโดยทางเครื่องบิน และทำหน้าที่สอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางเครื่องบินเกิดขึ้น

ความสำคัญของการบินพลเรือน แบ่งความสำคัญได้ ๓ ประการ

๑. ความสำคัญด้านการเมือง

- ๑.๑ การขนส่งทางอากาศมีความสำคัญสำหรับประเทศที่มีสภาพภูมิศาสตร์กว้างใหญ่
- ๑.๒ การขนส่งทางอากาศมีส่วนช่วยในการป้องกันประเทศในยามสงครามรัฐสามารถที่จะเปลี่ยนสภาพการขนส่งทางอากาศจากกิจการพลเรือน มาใช้ในกิจการทหารเพื่อป้องกันประเทศได้

๑.๓ เพื่อศักดิ์ศรีของประเทศ

๒. ความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ

๒.๑ ทำรายได้ให้แก่ประเทศอย่างมหาศาล

๒.๒ มีการร่วมทุนในการดำเนินกิจการทางอากาศ

๒.๓ มีความสำคัญต่อธุรกิจ

๓. ทางด้านสังคม

ก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนมากขึ้นโดยเฉพาะการแลกเปลี่ยนไปรษณีย์ สิ่งพิมพ์จากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง

ประวัติการบินพลเรือนของประเทศไทย

การขนส่งทางอากาศ เป็นกิจการที่มีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ทำให้ประหยัดเวลาได้มากที่สุด และยังเป็นโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงไปยังนานาประเทศ โดยไม่มีขีดจำกัดทางด้านภูมิศาสตร์ทำให้เป็นส่วนช่วยสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมให้ก้าวหน้าสามารถติดต่อกับนานาประเทศ เพื่อสามารถแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมความรู้ การค้าระหว่างประเทศได้เป็นอย่างดีอีกด้วย

สำหรับประเทศไทย กิจการบินเริ่มมีบทบาทในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวโดยมีนักบินชาวเบลเยียม ชื่อ นายวัลเลด เบอรั่นฟ ได้นำเครื่องบินแบบ ออร์ไรท์ มาสาธิตการบิน ณ สนามบินสระปทุม (สนามม้าราชกรีฑาสโมสรในปัจจุบัน) เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๔๕๔ นับเป็นเครื่องบินลำแรกที่บินเข้ามาในราชอาณาจักร พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงตระหนักถึงความสำคัญของกิจการบินที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาประเทศให้เจริญทัดเทียมประเทศแถบยุโรปได้ ทั้งยังเป็นการเพิ่มแสนยานุภาพทางการทหารอีกด้วยพระองค์จึงทรงริเริ่มในการวางรากฐานการบินของประเทศไทยดังจะเห็นได้จากที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ส่งนายทหาร ๓ นายไปศึกษาวิชาการบินที่ประเทศฝรั่งเศส ได้แก่ พันตรีหลวงศักดิ์ศัลยาวัธ นายร้อยเอก หลวงอาวุธสิทธิกร และนายร้อยโท ทิพย์ เกตุทัต ในปีนั้นเอง เมื่อนายทหารทั้ง ๓ นาย จบการศึกษา ก็ทรงให้จัดซื้อ

เครื่องบิน ๗ ลำ และตั้งกรมอากาศยานทหารบกขึ้น ณ กองบินใหญ่ทหารบกที่ ๒ เมื่อปี พ.ศ. ๒๔๕๗ จากนั้นมา ก็มีการพัฒนาในด้านกิจการบินมาตลอด



สถาบันการบินพลเรือน ศูนย์ชำนาญพิเศษด้านกิจการบินของประเทศไทย

สถาบันการบินพลเรือน จัดตั้งขึ้นในลักษณะของโครงการความร่วมมือระหว่างกองทุนพิเศษสหประชาชาติ (United Nations Special Fund :UNSF) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และรัฐบาลไทย เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๐๔ ภายใต้ชื่อ ศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทย เป็นโครงการระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ.๒๕๐๔-๒๕๐๘) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาการบินพลเรือนระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกให้เจริญรุดหน้าทันกับเทคโนโลยีตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดไว้ในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๐๘ รัฐบาลไทยได้รับมอบศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทยมาดำเนินการ โดยให้มีฐานะเป็นสถานฝึกอบรมอยู่ในความรับผิดชอบของกรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันคือกรมขนส่งทางอากาศ) กระทรวงคมนาคม ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๐๘ และในปี พ.ศ. ๒๕๓๐ รัฐบาลได้มีพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมการบินพาณิชย์ใหม่ โดยได้จัดตั้งศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทย (มีฐานะเป็นหน่วยงานระดับกอง) ในกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม เพื่อให้การปฏิบัติราชการเกิดความคล่องตัว มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสภาพงานในขณะนั้น

ด้วยความสำคัญของการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน อันเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ ซึ่งส่งผลต่อเนื่องไปยังการพัฒนาประเทศชาติโดยรวม และเพื่อให้การบริหารงานของภาครัฐมีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น รัฐบาลจึงได้ตราพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันการบินพลเรือน พ.ศ.๒๕๓๕ แปรสภาพ ศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทย เป็นสถาบันการบินพลเรือน รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม



Digital Object
National Assembly Library

ภาคผนวก



ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

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

ระลึกถึงข้อตัดสินใจของผู้นำอาเซียนที่ผ่านมา ให้จัดตั้งประชาคมอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2020
ซึ่งรวมถึงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (เออีซี) ที่ระบุไว้ในปฏิญญาอาเซียนว่าด้วยข้อตกลง ฉบับ
ที่ 2 ที่บาหลี อินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม ค.ศ. 2003

ยืนยันวาระนโยบายส่งเสริมความก้าวหน้าของการเปิดเสรีอย่างเต็มที่และการรวมกลุ่มของการ
บริการเดินอากาศในอาเซียนตามที่ได้วางไว้ในแผนปฏิบัติการในการรวมกลุ่มและเปิดเสรีของ
การขนส่งทางอากาศของอาเซียนที่ได้รับรองในที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน
(เอทีเอ็ม) ครั้งที่สิบ (10) เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ที่กรุงเทพมหานคร กัมพูชา

ระลึกถึงแผนปฏิบัติการเวียงจันทน์ที่ได้รับรองในที่ประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่สิบ (10) เมื่อ
วันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ที่นครเวียงจันทน์ สปป. ลาว ที่ซึ่งเรียกร้องให้เร่งรัดการตกลง
เปิดน่านฟ้าเสรีและยกระดับการเปิดเสรีในบริการขนส่งทางอากาศ

ต่างได้ผูกพันที่จะคงไว้ พัฒนาเพิ่มขึ้น และกระชับความสัมพันธ์ที่เป็นมิตรและความร่วมมือกัน
ของแต่ละประเทศให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

ตระหนักว่า บริการเดินอากาศระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพและมีการแข่งขันเป็นสิ่งสำคัญ
ต่อการพัฒนาการค้า ให้ประโยชน์ต่อผู้บริโภค และส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

ปรารถนาที่จะทำให้มั่นใจว่าความมั่นคงและปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอยู่
ในระดับสูงสุด และยืนยันว่าคนให้ความสำคัญในเรื่องการกระทำหรือการคุกคามต่อความมั่นคง
ปลอดภัยของอากาศยาน ที่ซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคลหรือทรัพย์สิน เป็น
ผลเสียต่อการดำเนินการของการขนส่งทางอากาศ และบ่อนทำลายความมั่นใจของประชาชนใน
เรื่องความปลอดภัยของการบินพลเรือน

ปรารถนาที่จะอำนวยความสะดวกและส่งเสริมบริการเดินอากาศและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องของตน เพื่อเสริมการอำนวยความสะดวกของการขนส่งอื่นและความพยายามในการเปิดเสรีในอาเซียน



ยืนยันข้อผูกพันโดยรวมที่จะสร้างตลาดการบินร่วมอาเซียน (เอเอสเอเอ็ม) ภายในปี ค.ศ. 2015

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

ปรารถนาที่จะทำความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

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) ภาคผนวกใดๆ หรือข้อแก้ไขใด ๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญาฯ นั้น ตราบเท่าที่ภาคผนวกและข้อแก้ไขมีผลใช้บังคับตามเวลาที่กำหนดสำหรับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดแห่งความตกลงฯ นี้
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 และดินใต้ทะเลที่ว่่านั้น 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" หมายความว่า เส้นทางที่ระบุในพิกัดเส้นทางบินแนบท้ายความตกลงฉบับนี้
8. คำว่า "บริการที่ตกลง" หมายความว่า บริการเดินอากาศแบบประจำที่กระทำกรับขนผู้โดยสาร สินค้า และ/หรือ ไปรษณียภัณฑ์ โดยแยกหรือรวมกัน เพื่อผลตอบแทนหรือค่าจ้าง ตามเส้นทางที่ระบุ
9. คำว่า "การแวะลงมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า" หมายความว่า การแวะลงของบริการเดินอากาศระหว่างประเทศที่มีความมุ่งประสงค์อื่นนอกจากการนำขึ้น หรือขนลง ซึ่งผู้โดยสาร สินค้า และ/หรือ ไปรษณียภัณฑ์
10. คำว่า "ค่าภาระ" หมายความว่า ค่าภาระที่เรียกเก็บจากสายการบินโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ หรือได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจให้เรียกเก็บ ในการจัดหาทรัพย์สินของสนามบิน หรือ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือเครื่องช่วยในการเดินอากาศ รวมทั้งบริการที่เกี่ยวข้อง และ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับอากาศยาน ลูกเรือ ผู้โดยสาร และสินค้า
11. คำว่า "ความตกลงฯ" หมายความว่า ความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวก และพิธีสารประกอบการดำเนินการของความตกลงนี้และข้อแก้ไขใดๆ ในความตกลงหรือภาคผนวกหรือพิธีสารประกอบการดำเนินการ
12. คำว่า "ผู้เก็บรักษา" หมายความว่า เลขอาธิการอาเซียน 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 (ใบพิกัดบริการเดินอากาศ) และ ในกรณีที่ใช้ได้ ภาคผนวก 2 (พิธีสารประกอบการดำเนินการ 1 และ 2) ของความตกลงนี้
2. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย นอกเหนือจากสายการบินที่ได้แจ้งกำหนดภายใต้ข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงนี้ สามารถบันทึกสิทธิต่างๆ ที่ระบุไว้ในวรรค 1 (ก) และ (ข) ของข้อนี้ได้ด้วยสายการบินนั้นจะต้องมีคุณสมบัติครบตามเงื่อนไขต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ ซึ่งโดยปกติใช้กับการดำเนินบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยภาคีผู้ทำความตกลงที่พิจารณาคำขอ
3. ไม่มีข้อความใดในความตกลงนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า หรือ

ไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อสินจ้างในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งใน
อาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น



ข้อ 3

การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินได้มากสายเท่าที่ต้องการ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามความตกลงฯ นี้และมีสิทธิที่จะถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดดังกล่าว การกำหนดนั้นให้ส่งเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านช่องทางทางการทูตไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบต่อไป
 2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบินดังกล่าว พร้อมกับคำขอจากสายการบินที่กำหนดนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องให้การอนุญาตด้านเทคนิคและอนุญาตที่เหมาะสมโดยไม่ชักช้า ในรูปแบบและวิธีที่กำหนดในการอนุญาตดำเนินการและการอนุญาตด้านเทคนิค โดยมีเงื่อนไขว่า
 - ก) (1) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่ในภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น หรือทั้งสองอย่าง หรือ
 - (2) ขึ้นอยู่กับการยอมรับของภาคีผู้ทำความตกลงที่รับคำขอนั้น สายการบินที่กำหนดเป็นบริษัทและมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่อยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินที่ซึ่งมีและคงไว้ซึ่งกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงโดยรัฐสมาชิกหนึ่งหรือหลายรัฐ และ/หรือ คนชาติอาเซียน โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินยังคงควบคุมเชิงกำกับดูแล
 - (3) ขึ้นอยู่กับการยอมรับของภาคีผู้ทำความตกลงที่รับคำขอนั้น สายการบินที่กำหนดเป็นบริษัทและมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่อยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบิน ที่คงไว้ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลของสายการบินนั้น โดยมีเงื่อนไขว่าการกระทำดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเสมือนการอนุญาตให้สิทธิการบินที่มีได้มีไว้สำหรับสายการบินหรือบริษัทลูกของสายการบินนั้น และ
 - ข) สายการบินที่กำหนดมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบที่ใช้เป็นปกติในการดำเนินการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศที่ภาคีผู้ทำความตกลงใช้ในการพิจารณาคำขอ และ
 - ค) ภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินได้ทำตามข้อกำหนดที่วางไว้ในข้อ 5 (ความปลอดภัย) และข้อ 6 (การรักษาความปลอดภัยการบิน) ของความตกลงนี้
3. ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่อนุญาตให้ดำเนินการตามวรรค 2 ของข้อนี้ จะต้องแจ้งเรื่องการดำเนินการเช่นว่านั้นไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบต่อไป

ข้อ 4

การระงับ การเพิกถอน การพักใช้ และการตั้งข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ

1. ภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัด ใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคตามที่อ้างถึงในข้อ 3 (การกำหนดสายการบิน และการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงนี้ กับสายการบินที่กำหนดโดยภาควิชาผู้ทำความตกลง อีกฝ่ายหนึ่ง เป็นการชั่วคราวหรือถาวร เมื่อ
 - ก) สายการบินไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ามีคุณสมบัติตามข้อ 3 วรรค 2 (ก) (1) หรือ (2) หรือ (3) ตามที่นำมาใช้ได้ หรือ
 - ข) สายการบินไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบตามที่อ้างถึงในข้อ 14 (การใช้กฎหมายและข้อบังคับ) ของความตกลงนี้ หรือ
 - ค) ภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายมิได้คงไว้และจัดการมาตรฐานตามที่วางไว้ในข้อ 5 (ความปลอดภัย) ของความตกลงนี้
2. เว้นแต่การดำเนินการอย่างฉับพลันจะจำเป็นเพื่อป้องกันการไม่ปฏิบัติตามวรรค 1 (ข) หรือ 1 (ค) ของข้อนี้ต่อไปอีก สิทธิที่กำหนดขึ้นตามข้อนี้จะใช้ได้ภายหลังจากที่มีการปรึกษาหารือกับ ภาควิชาผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินเท่านั้น ตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในข้อ 16 (การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง)
3. ภาควิชาผู้ทำความตกลงที่ได้ใช้สิทธิในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัด ใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินหนึ่งหรือสายการบินหลายสาย ตามวรรค 1 ของข้อนี้ จะต้องแจ้งการดำเนินการไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาควิชาผู้ทำความตกลง ทั้งหมดทราบต่อไป
4. ความในข้อนี้ ไม่ได้จำกัดสิทธิของภาควิชาผู้ทำความตกลงใดๆ ในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบิน สายหนึ่งหรือหลายสายของภาควิชาผู้ทำความตกลงอื่น ตามบทบัญญัติของข้อ 6 (การรักษาความปลอดภัยการบิน)

ข้อ 5

ความปลอดภัย

1. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินการให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามความตกลงนี้ ภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญ ความสามารถ และใบอนุญาตต่างๆ ซึ่งออกและกระทำให้ใช้ได้โดยภาควิชาผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินนั้น ซึ่งยังคงมีผลใช้ได้อยู่ โดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดในการออกใบสำคัญ หรือใบอนุญาตนั้นจะต้องเท่าเทียมมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญาฯ เป็นอย่างน้อย อย่างไรก็ตามก็ดี ภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ซึ่ง ใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตนโดยภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน



2. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยอาจร้องขอให้มีกรปริกษาหรือเกี่ยวกับมาตรฐานควมปลอดภัยและการรักษาควมปลอดภัยที่คงไว้โดยภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ย ในเรื่องเกี่ยวกับสิ่งอำนวยควมสะดวกในการเดินอวกาศ ลูกเรือการบิน อวกาศยาน และการปฏิบัติการบินของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงนั้น ภายหลังจากการหารือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ยแรกพบว่ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยมิได้คงไว้และจัดการมาตรฐานควมปลอดภัยและการรักษาควมปลอดภัยรวมถึงข้อกำหนดต่าง ๆ ในเรื่องดังกล่าว อย่างน้อยเท่ากับมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยจะได้รับแจ้งการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่าง ๆ ซึ่งจำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยจะต้องจัดการแก้ไขอย่างเหมาะสม ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะระงับ เพิกถอน พักใช้ ดึงเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิค กับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง หรือหลายสายที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยหนึ่ง ในกรณีทีภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยไม่ได้ดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสมภายในเวลาที่เหมาะสม

ข้อ 6

การรักษาควมปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำควมตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่ ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาควมปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของควมตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำควมตกลงต่าง ๆ จะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยควมผิดและการกระทำอื่นบางประการทีกระทำบนอวกาศยาน ลงนามทีกรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอวกาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามทีกรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อควมปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามทีมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และอนุสัญญาหรือพิธีสารอื่นใดทีเกี่ยวข้องกับการรักษาควมปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งภาคิผู้ทำควมตกลงทั้งหมดรวมเป็นภาคิอยู่
2. เมื่อมีการร้องขอจากภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ย ภาคิผู้ทำควมตกลงต่าง ๆ จะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงทีจำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันกรกระทำอันเป็นการยึดอวกาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายและการกระทำอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อควมปลอดภัยของอวกาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอวกาศยานนั้น และทำอวกาศยานและเครื่องอำนวยควมสะดวกในการเดินอวกาศ และเพื่อแจ้งให้ทราบถึงการคุกคามอื่นใดต่อควมปลอดภัยของการบินพลเรือน
3. ในควมสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคิผู้ทำควมตกลงต่าง ๆ จะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาควมปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญา ภาคิผู้ทำควมตกลงต่าง ๆ จะต้องกำหนดให้ผู้ประกอบการอวกาศยานในทะเบียนของตน ผู้ประกอบการอวกาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่ง

ใหญ่ หรือมีภูมิสำเนาถาวรอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น

4. ภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องทราบถึงข้อบ่งชี้เรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินที่กำหนดโดยภาควิชาผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของตน และต้องมีมาตรการที่พอเพียงที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของติดตัวของลูกเรือ รวมทั้งสินค้าและพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างนำขึ้นหรือขนลง ภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามของการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่น ๆ ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน คนโดยสาร และลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาควิชาผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

6. เมื่อภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลอันสมควรให้เชื่อได้ว่าภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินการผิดไปจากข้อบ่งชี้การรักษาความปลอดภัยของข้อนี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาควิชาผู้ทำความตกลงนั้นอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือทันทีกับเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การไม่บรรลุถึงข้อตกลงที่น่าพอใจภายใน 15 วัน นับจากวันที่ได้รับการร้องขอ จะต้องเป็นเหตุในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขและข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายของภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อปรากฏเหตุฉุกเฉิน ภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจใช้มาตรการชั่วคราวก่อนครบกำหนด 15 วัน

7. ภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายต้องกำหนดให้สายการบินของภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่ให้บริการไปยังภาควิชาผู้ทำความตกลงนั้นยื่นแผนการรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองโดยเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาควิชาผู้ทำความตกลงของสายการบินนั้นเพื่อให้การยอมรับ

ข้อ 7

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

- พิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาควิชาผู้ทำความตกลงหนึ่งใช้เรียกเก็บสำหรับบริการที่ครอบคลุมโดยความตกลงนี้ จะต้องกำหนดในระดับที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ผลประโยชน์ของผู้ใช้ ต้นทุนในการดำเนินงาน ลักษณะของบริการ ก้าวไรอันสมควร พิกัดอัตราค่าขนส่งของสายการบินอื่น ๆ และข้อพิจารณาเชิงพาณิชย์อื่น ๆ ในตลาด
- ภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่จำเป็นต้องแจ้งหรือขอความเห็นชอบซึ่งพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบิน อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่กฎหมายภายในประเทศของภาควิชาผู้ทำความ

ตกลงหนึ่งกำหนดพิกัฏัตราค่าขนส่งต้องได้รับการเห็นชอบก่อนล่วงหน้า ก็จะต้องมีการยื่นขอใช้พิกัฏัตราค่าขนส่งตามนั้น ในกรณีเช่นนี้ หลักการต่างตอบแทนอาจนำมาใช้โดยดุลพินิจของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3. ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ตกลงที่จะให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อพิกัฏัตราค่าขนส่งที่อาจจะถูกปฏิเสธด้วยเหตุที่มีความไม่เท่าเทียมกันอย่างไรเหตุผล สูงเกินควร หรือมีข้อจำกัด เนื่องจากการใช้อำนาจครอบงำในทางมิชอบ หรือต่ำเกินควร อันเนื่องมาจากการอุดหนุนหรือสนับสนุนโดยตรงหรือทางอ้อมของรัฐบาล หรือวิธีปฏิบัติที่ไม่ส่งเสริมการแข่งขันอื่น ๆ
4. ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องทำให้มั่นใจว่าสายการบินที่กำหนดได้ให้ข้อมูลทั้งหมดโดยรวมกับสาธารณะชนทั่วไปในเรื่องอัตราค่าโดยสารและค่าระวางและเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องในการโฆษณาต่อสาธารณะ

ข้อ 8

การดำเนินบริการด้วยอากาศยานเช่า

1. เมื่อสายการบินที่กำหนดเสนอที่จะใช้อากาศยานนอกเหนือจากที่ดินเป็นเจ้าของในการให้บริการเดินอากาศที่กำหนดไว้ตามความตกลงนี้ จะกระทำได้โดยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขดังต่อไปนี้เท่านั้น
 - ก) ข้อตกลงต่าง ๆ จะต้องไม่เป็นเสมือนการอนุญาตให้สายการบินผู้ให้เช่าได้รับสิทธิรับขนการจราจรที่สายการบินนั้นไม่ได้มีสิทธิอยู่
 - ข) ผลประโยชน์ด้านการเงินที่สายการบินผู้ให้เช่าได้รับ จะต้องไม่ขึ้นอยู่กับผลกำไรหรือขาดทุนของการดำเนินบริการของสายการบินที่กำหนดที่เกี่ยวข้อง และ
 - ค) ความรับผิดชอบต่อความสมควรเดินอากาศที่มีอยู่และความเพียงพอของมาตรฐานการปฏิบัติการบินและการบำรุงรักษาของอากาศยานที่เข้ามา ซึ่งดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องกำหนดขึ้นและเป็นไปตามอนุสัญญาฯ
2. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งจะไม่ถูกห้ามในการจัดบริการโดยใช้อากาศยานเช่า โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อตกลงการเช่าใด ๆ ที่ได้มีการจัดทำจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ได้ระบุไว้ในข้อ 1 ของความตกลงนี้

ข้อ 9

กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์

1. ตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะมีสิทธิ
 - ก) เกี่ยวกับการเข้ามา การพำนักอาศัย และการว่าจ้าง การนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายอื่น ซึ่งบุคลากรในด้านการบริหาร ผู้ชำนาญพิเศษอื่น ๆ เครื่องใช้สำนักงาน และเครื่องใช้อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และวัสดุส่งเสริมการขายต่าง ๆ ที่ใช้ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ

ข) ตั้งสำนักงานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นเพื่อมุ่งประสงค์ในการจัดหา
ส่งเสริม และขายบริการขนส่งทางอากาศ

ค) ทำการขายบริการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายโดยตรง
และขายบริการขนส่งดังกล่าว ตามดุลพินิจของสายการบิน ผ่านตัวแทน และบุคคลใด ๆ มี
อิสระในการที่จะซื้อบริการขนส่งนั้นด้วยเงินสกุลท้องถิ่นที่ใช้อยู่ในอาณาเขตนั้น หรือ ใน
เงินสกุลของประเทศอื่นที่อาจแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับ
แห่งชาติ

ง) แลกเปลี่ยนและส่งกลับไปยังอาณาเขตของบริษัทตนเมื่อต้องการ ซึ่งเงินรายได้ที่เกิดขึ้น
ภายในประเทศที่เกินไปจากเงินใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายในประเทศ การแลกเปลี่ยนและ
ส่งกลับจะต้องได้รับอนุญาตโดยพลันโดยไม่มีข้อบังคับหรือภาษีที่เกี่ยวข้อง ณ อัตรา
แลกเปลี่ยนที่ใช้กับการซื้อขายและการส่งเงินออกขณะนั้นในวันที่สายการบินยื่นขอส่งเงิน
ครั้งแรก การแลกเปลี่ยนและส่งกลับเช่นว่านั้นจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบังคับ
การแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของภาคีผู้ทำความตกลงที่เกี่ยวข้อง และ

จ) ในการชำระค่าใช้จ่ายท้องถิ่น รวมทั้งซื้อเชื้อเพลิง ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง
อื่น ๆ ด้วยเงินสกุลท้องถิ่น สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจชำระ
ค่าใช้จ่ายดังกล่าว ตามดุลพินิจของตน ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นในเงิน
สกุลที่แลกเปลี่ยนโดยเสรีที่กำหนดโดยข้อบังคับเงินสกุลท้องถิ่น

2. ในการดำเนินบริการหรือเสนอบริการที่ได้รับอนุญาตในเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนด
สายหนึ่งหรือหลายสายอาจเข้าร่วมในข้อตกลงร่วมมือด้านการตลาด ภายใต้กฎหมายและ
ข้อบังคับและนโยบายแห่งชาติ ซึ่งอาจรวมถึง แต่ไม่เป็นการจำกัดเฉพาะการใช้ชื่อเที่ยวบิน
ร่วมกัน การตกลงซื้อขายระวางที่นั่งบนเที่ยวบินร่วมกับ

ก. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน และ

ข. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ

โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้เข้าร่วมในข้อตกลงดังกล่าว มีสิทธิรับขนการจราจรและได้รับการอนุญาตอัน
เหมาะสมและมีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ใช้กับข้อตกลงนั้น

3. สายการบินผู้ทำการตลาดอาจต้องยื่นขอความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคี
ผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ในข้อตกลงร่วมมือด้านการตลาดใด ๆ กับสายการบินผู้ทำการบิน
ตามวรรค 2 ของข้อนี้ ก่อนแนะนำบริการที่เสนอ

4. เมื่อเสนอขายบริการ สายการบินที่ทำการตลาด จะต้องทำความเข้าใจกับผู้ซื้อบัตรโดยสาร
ของบริการนั้น ณ จุดขายให้ชัดเจนว่า สายการบินใดเป็นผู้ดำเนินการในแต่ละช่วงเส้นทางที่
ให้บริการ และสายการบินใดเป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

ข้อ 10

ค่าภาระ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องไม่เรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บค่าภาระกับสายการบินที่
กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ด้วยอัตราที่สูงกว่าค่าภาระที่เรียกเก็บกับสายการ
บินของตนเองในการดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะคล้ายกัน

2. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝายจะสนับสนุนให้มีการปรึกษาหารือในเรื่องค่าภาระต่าง ๆ ระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บและสายการบินที่ใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดให้โดยเจ้าหน้าที่ที่เรียกเก็บนั้น ถ้าเป็นไปได้โดยผ่านองค์กรตัวแทนของสายการบิน และจะต้องมีการให้ข่าวสารอย่างมีเหตุมีผลในข้อเสนอในการเปลี่ยนแปลงค่าภาระที่เรียกเก็บต่าง ๆ แก่ผู้ใช้บริการเพื่อแสดงความเห็นของตนก่อนมีการเปลี่ยนแปลง ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝายยังต้องสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บค่าภาระของตนและผู้ใช้บริการดังกล่าวแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับค่าภาระต่าง ๆ

ข้อ 11

อากรศุลกากร

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝายจะต้องให้การยกเว้นบนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทนแก่สายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งอย่างเต็มที่เท่าที่จะเป็นไปได้ตามกฎหมายแห่งชาติ จากค่าอากรศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบ และค่าอากรและค่าภาระอื่น ๆ สำหรับอากาศยาน น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องบริภัณฑ์ภาคพื้น น้ำมันสิ้นวัสดุทางเทคนิคที่ใช้แล้วหมดเปลืองได้ เครื่องอะไหล่ ซึ่งรวมถึงเครื่องยนต์ เครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน พัสตุอากาศยาน และรายการอื่น ๆ เช่น โยตราส่งสินค้า วัสดุสิ่งพิมพ์ใด ๆ ที่มีเครื่องหมายของบริษัทพิมพ์อยู่ และวัสดุเผยแพร่ที่แจกจ่ายโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายของสายการบินที่กำหนดนั้น ซึ่งมุ่งหมายจะใช้หรือใช้เฉพาะกับการดำเนินการหรือการให้บริการของอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายดังกล่าวในการดำเนินการบริการที่ตกลงเท่านั้น

2. การยกเว้นต่าง ๆ ที่ให้โดยข้อนี้จะใช้กับรายการที่ได้อ้างถึงในวรรค 1

- ก) นำมาใช้ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงโดยหรือในนามของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่ง
- ข) อยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงหนึ่งในระหว่างขาเข้ามาหรือออกไปจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝาย หรือ
- ค) นำขึ้นบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงหนึ่งในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายและตั้งใจที่จะใช้ในการดำเนินการบริการที่ตกลง

ไม่ว่ารายการดังกล่าวจะถูกใช้หรือบริโภคทั้งหมดภายในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงที่ให้การยกเว้นหรือไม่ โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงความเป็นเจ้าของในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงดังกล่าว

3. เครื่องบริภัณฑ์ปกติบนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุ และเครื่องใช้สอยที่ปกติอยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝาย อาจนำลงในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขตนั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่าง ๆ ที่นำลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือมิฉะนั้นถูกจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร

4. การยกเว้นต่าง ๆ ที่ให้ไว้ในข้อนี้จะให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงซึ่งได้มี

สัญญา กับสายการบินที่กำหนดอื่นด้วย ที่ซึ่งจะได้รับการยกเว้นเช่นเดียวกันจากภาคีผู้ทำความตกลงอื่นหรือภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ในการยืมหรือถ่ายโอนรายการต่าง ๆ ที่ระบุในวรรค 1 ของข้อนี้ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ

ข้อ 12

การแข่งขันที่เป็นธรรม

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลง

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

ข้อ 13

มาตรการปกป้อง

1. ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ตกลงว่าการกระทำของสายการบินดังต่อไปนี้ อาจถือได้ว่าเป็นการกระทำที่อาจจะเป็นปฏิปักษ์ต่อการแข่งขันซึ่งควรได้รับการตรวจสอบอย่างใกล้ชิด
 - ก. การเรียกเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมตามเส้นทางต่าง 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 หรือการขยายระยะเวลาใดๆ โดยข้อมูลดังกล่าวจะต้องได้รับการเก็บรักษาในชั้นความลับและความอ่อนไหวสูงสุด
3. หากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพิจารณาเห็นว่าการดำเนินการบริการที่จงใจหรือที่กระทำโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจสร้างพฤติกรรมไม่เป็นธรรมในการแข่งขันตามรายการที่ได้บ่งชี้ไว้ในวรรค 1 หรือการเลือก

ปฏิบัติใด ๆ โดยวิธีให้การช่วยเหลือ และ/หรือ อุทหนุนเกินควรของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือตามข้อ 16 (การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง) โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะยุติปัญหา การร้องขอใด ๆ 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 ที่เกี่ยวกับการดำเนินบริการและการเดินอากาศของอากาศยานจะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

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

3. ผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้าที่แวะผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงใด ๆ และมีได้ ออกจากพื้นที่ของท่าอากาศยานที่สงวนไว้สำหรับการดังกล่าว จะไม่ต้องรับการตรวจสอบใดๆ ยกเว้นจะมีเหตุผลในเรื่องของการรักษาความปลอดภัยการบิน การควบคุมยาเสพติด การป้องกันการใช้เมืองอย่างผิดกฎหมาย หรือในสถานการณ์พิเศษ

ข้อ 15

สถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะต้องจัดส่งรายการสถิติรายคาบ หรือข้อสนเทศที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับการจราจรที่รับขนบนบริการที่ตกลงให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ เมื่อได้รับการร้องขอ



ข้อ 16

การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง

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

ข้อ 17

การระงับข้อพิพาท

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

ข้อ 18

ความสัมพันธ์กับความตกลงอื่น

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

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

Digital Object
National Assembly Library

3. ในกรณีเกิดความไม่สอดคล้องใดๆ ระหว่างบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ และบทบัญญัติในความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศที่มีอยู่ใดๆ (รวมถึงข้อแก้ไขต่างๆ ของความตกลงเหล่านั้น) ซึ่งผูกพันรัฐสมาชิกของอาเซียนสองรัฐหรือมากกว่า หรือที่ซึ่งไม่ครอบคลุมโดยความตกลงฉบับนี้ บทบัญญัติที่มีข้อจำกัดน้อยกว่า หรือเปิดเสรีมากกว่า จะถูกนำมาใช้ หากความไม่สอดคล้องเป็นเรื่องเกี่ยวกับบทบัญญัติที่ระบุให้กำหนดมาตรฐานในเรื่องความปลอดภัยการบินหรือการรักษาความปลอดภัยการบินที่สูงหรือเข้มงวดกว่า จะถูกนำมาใช้ จนถึงความไม่สอดคล้องนั้น

ข้อ 19

บทบัญญัติสุดท้าย

1. ความตกลงฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับผู้เก็บรักษา ผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้กับภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที
2. ความตกลงฉบับนี้ จะขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับโดยภาคีผู้ทำความตกลง ต่างๆ สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจะถูกมอบไว้กับผู้เก็บรักษา และผู้เก็บรักษาจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายทราบถึงการเก็บรักษาดังกล่าวในทันที
3. ความตกลงฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) ถูกมอบไว้กับเลขาธิการของอาเซียนและจะมีผลใช้บังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น
4. ภายใต้วรรค 3 ของข้อนี้ พิธีสารประกอบการดำเนินการต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 2 ของความตกลงฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อมีการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับ ดังที่กำหนดไว้ในบทบัญญัติสุดท้าย ของแต่ละพิธีสารประกอบการดำเนินการตามลำดับ บทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้จะใช้ได้เฉพาะกับพิธีสารประกอบการดำเนินการที่เกี่ยวข้องซึ่งมีผลใช้บังคับระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ได้ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น
5. ผู้เก็บรักษาจะคงเป็นศูนย์กลางจดทะเบียนของการกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการตามข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงฉบับนี้
6. ผู้เก็บรักษาจะจดทะเบียนความตกลงฉบับนี้ไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทันทีที่มีผลใช้บังคับ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามท้ายนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศฉบับนี้

ทำที่..... เมื่อวันที่..... ปี ค.ศ. สองพัน .. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบรูไนดารุสซาลาม

เพอฮิน ดาโต๊ะ อาบู บาการ์ อาปง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร



แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

ดรัม อีฟเติก
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

จัสมาน ซยาฟี จามาล
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สมมาต พลเสนา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

ดาโต๊ะ สรี ออง ดี คีท
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

พลตรีเต็ง ส่วย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ลินโดร อาร์. เมนโตซา
ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

เรย์มอนด์ ลิม
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

โสภณ ชาร์มย์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

โฮ เจีย ดุง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

ภาคผนวก 1
บริการเดินอากาศแบบประจำ



ส่วนที่ 1

เส้นทางบินและสิทธิรับขนการจราจร

1. ขึ้นอยู่กับกฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย และเป็นไปตามข้อ 12 เรื่องการแข่งขันอย่างเป็นธรรม สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิ ตามข้อกำหนดในการกำหนดสายการบินของตน ในการดำเนินบริการจากจุดใด ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบิน ผ่านจุดระหว่างทางใด ๆ ไปยังจุดใด ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นใด ๆ และไปยังจุดอื่นใด ๆ ในแบบที่จะผสมรวมจุดเหล่านั้นอย่างไรก็ได้ และตามลำดับก่อนหลังอย่างไรก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าจุดต่างๆ ทั้งหมดเป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศ
2. โดยไม่คำนึงถึงบทบัญญัติต่างๆ ข้างต้น สิทธิในการนำขึ้นและขนลง ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นใด ๆ ซึ่งผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่ทำการรับขนเพื่อคำตอบแทนและมีจุดหมายไปยัง หรือมาจากจุดต่างๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ที่ไม่ได้ทำความตกลง จะต้องขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงที่จะปฏิบัติต่อสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดด้วยดีไม่น้อยกว่าที่ปฏิบัติต่อสายการบินของตนเกี่ยวกับการเข้าถึงเมืองที่มีท่าอากาศยานระหว่างประเทศของตน ตามที่ระบุไว้ในพิธีสารประกอบการดำเนินการของความตกลงฯ นี้

ส่วนที่ 2

ความคล่องตัวในการดำเนินการ

1. ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบิน สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายอาจเลือก
 - ก. ดำเนินบริการในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง หรือทั้งสองทิศทาง
 - ข. รวมชื่อเที่ยวบินต่างๆ ไว้ในการดำเนินการบินของอากาศยานครั้งเดียวกัน
 - ค. ให้บริการจุดระหว่างทาง และจุดอื่นต่างๆ กับจุดต่างๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ตามเส้นทางบินในแบบที่จะผสมรวมจุดเหล่านั้นอย่างไรก็ได้ และตามลำดับก่อนหลังอย่างไรก็ได้
 - ง. เว้นไม่แวะลง ณ หนึ่งจุดหรือหลายจุดใด ๆ และ
 - จ. ส่งต่อการจราจรจากอากาศยานใด ๆ ของสายการบินตนไปยังอากาศยานอื่นใดของสายการบินของตน ณ จุดใด ๆ ตามเส้นทางบิน
 - ฉ. ให้บริการในจุดที่อยู่ก่อนจะถึงอาณาเขตของตน โดยจะเปลี่ยนหรือไม่เปลี่ยนอากาศยานหรือชื่อเที่ยวบินก็ได้ และอาจเผยแพร่และโฆษณาบริการดังกล่าวต่อสาธารณะเสมือนเป็นเที่ยวบินต่อเนื่องได้

โดยไม่มีข้อจำกัดด้านทิศทางหรือด้านภูมิศาสตร์ และไม่มีการสูญเสียสิทธิใด ๆ ในการรับขน การจราจรที่ได้รับอนุญาตภายใต้ความตกลงนี้ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า เป็นการให้บริการจากจุด ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้แต่งตั้งสายการบิน



2. ในช่วงเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง หรือหลายช่วงเส้นทางตามเส้นทางบินที่ระบุข้างต้น สายการบินที่กำหนดใด ๆ อาจดำเนินบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยไม่มีข้อจำกัด ในการเปลี่ยนอากาศยาน ณ จุดใด ๆ ตามเส้นทาง แบบหนึ่งต่อหนึ่ง (ยกเว้นการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน) โดยมีเงื่อนไขว่า ในบริการขนส่งทิศทางขาออก บริการเดินอากาศที่พ้น จากจุดดังกล่าวนั้นจะต้องเป็นการเดินอากาศต่อเนื่องจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ กำหนดสายการบิน และในทิศทางขาเข้า บริการเดินอากาศไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินจะต้องเป็นการขนส่งต่อเนื่องจากจุดที่พ้นไปจากจุดดังกล่าว
3. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจต้องยื่น กำหนดการบินประจำของตนเพื่อขอความเห็นชอบต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคี ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยสามสิบ (30) วัน ก่อนดำเนินการที่ตกลง การแก้ไขใด ๆ หลังจากนั้น จะต้องยื่นให้พิจารณาอย่างน้อยสิบห้า (15) วันก่อนการดำเนินการ
4. สำหรับเที่ยวบินเพิ่มเติมที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งประสงค์จะดำเนินการที่ตกลงนอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว สายการบินนั้นจะต้องขออนุญาตล่วงหน้าจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคี ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง คำขอตกลงโดยปกติจะต้องยื่นอย่างน้อยสี่ (4) วันทำการก่อน การดำเนินการของเที่ยวบินดังกล่าว

ภาคผนวก 2
พิธีสารประกอบการดำเนินการ



ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะจัดทำพิธีสารประกอบการดำเนินการต่อไปนี้ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฉบับนี้

- ก) พิธีสาร 1 สิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัดระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน และ
- ข) พิธีสาร 2 สิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ห้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน

พิธีสาร 1

ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัด
ระหว่างเมืองใด 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 ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสาร
ทางอากาศ ลงนามเมื่อวันที่ () ที่ () ภาคผนวกและพิธีสารประกอบการดำเนินการของ
ความตกลงฯ (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
ให้ดำเนินการที่ตกลงจากเมืองที่มีท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของตนไปยัง
เมืองที่มีท่าอากาศยานระหว่างประเทศใด ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ และ
กลับ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สาม (3) และสี่ (4) อย่างเต็มที่ ภายใน 30 มิถุนายน
ค.ศ. 2010 โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีกรณีที่จุดเริ่มต้นและจุดปลายทางทั้งสองจุดเป็นจุดที่เป็น
เมืองหลวง

ข้อ 2 ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายใต้พิธีสารนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1



ข้อ 3 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 ยกเว้นการระบุจุดที่กำหนดเพิ่มเติม จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16 ของความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามท้ายนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 1 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัดระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน

ทำที่..... เมื่อวันที่..... ปี ค.ศ. สองพัน .. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนบรรณในดารุสชาลาม

เพอฮิน ดาโต๊ะ อาบู บาการ์ อาปง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

ดรัม อีฟเติก
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

จัสมาน ชยาพี จามาล
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง



Digital Object
National Assembly Library

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สมมาต พลเสนา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

ดาโต๊ะ สรี ออง ดี คีท
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

พลตรีเต็ง ส่วย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ลินโดร อาร์. เมนโดซา
ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

เรย์มอนด์ ลิม
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

โสภณ ชาร์มย์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

โฮ เจีย ดุง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

พิธีสาร 2

ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าอย่างไม่จำกัด
ระหว่างเมืองใด 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 ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสาร
ทางอากาศ ลงนามเมื่อวันที่ () ที่ () ภาคผนวกและพิธีสารประกอบการดำเนินการของ
ความตกลงฯ (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 คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของพิธีสารนี้ คำว่า สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5) ให้นำหมายถึง
สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5) ระหว่างทาง และผันไป ซึ่งจะเป็นการดำเนินการบริการ
ภายในอาเซียนทั้งหมด

ข้อ 2 เส้นทางบิน และสิทธิรับขนการจราจร

ไม่รวมความตามข้อบทของส่วนที่ 2 วรรค 1(ง) ของภาคผนวก 1 ของความตกลงฯ นี้ สายการบิน
บินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ใช้
สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5) ในบริการที่ตกลงระหว่างเมืองที่มีท่าอากาศยานระหว่าง

ประเทศใด ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ภายใน 30 มิถุนายน ค.ศ. 2013 โดยมีเงื่อนไขว่า ในการใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าที่มีจุดที่เป็นเมืองหลวงร่วมด้วย จุดหนึ่งในเมืองเหล่านั้นต้องเป็นจุดที่ไม่ใช่ท่าอากาศยานของจุดที่เป็นเมืองหลวง



ข้อ 3 ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายใต้พิธีสารนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2

ข้อ 4 บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขานุการอาเซียนผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที
2. พิธีสารฉบับนี้ ขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับ โดยภาคีผู้ทำความตกลงผู้ให้สัตยาบันหรือให้การยอมรับความตกลงฯ สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขานุการของอาเซียนผู้ซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายทราบถึงในการเก็บรักษาดังกล่าวทันที
3. พิธีสารฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่เลขานุการอาเซียนได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม(3) และจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ให้สัตยาบัน หรือให้การยอมรับเท่านั้น สำหรับภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับพิธีสารหลังการได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) แล้ว พิธีสารจะมีผลใช้บังคับในวันที่ได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรอง จากภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าวนั้น
4. การแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ในพิธีสารฉบับนี้ จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16 ของความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 2 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าอย่างไม่จำกัดระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน

ทำที่..... เมื่อวันที่..... ปี ค.ศ. สองพัน .. มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนรัฐในดาร์ซาลาม

เพฮิน ดาโต๊ะ อาบู บาการ์ อาปง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

ดรัม ฮีฟเด็ก
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

จัสมาน ซยาฟี จามาล
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สมมาต พลเสนา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

ดาโต๊ะ สรี ออง ดี คีท
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

พลตรีเต็ง ส่วย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ลินโดร อาร์. เมนโดซา
ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

เรย์มอนด์ ลิม
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

โสภณ ชาร์มย์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

โฮ เจีย ดุง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง



**พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ 6 ของบริการขนส่งทางอากาศ
ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน**

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์
สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกแห่ง
สมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกรวมว่า อาเซียน หรือ รัฐ
สมาชิกทั้งหลาย หรือคำเอกพจน์เรียกว่า รัฐสมาชิก);

รับทราบว่า กรอบความตกลงว่าด้วยบริการอาเซียน ที่ลงนามเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม ค.ศ. 1995
ที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย ซึ่งมุ่งที่จะเพิ่มพูนความร่วมมือด้านบริการระหว่างรัฐสมาชิกทั้งหลาย
ซึ่งจัดข้อจำกัดที่สำคัญต่อการค้าบริการระหว่างรัฐสมาชิกทั้งหลาย และเปิดเสรีด้านการค้าบริการ
โดยขยายระดับและขอบเขตของการเปิดเสรีให้มากกว่าที่รัฐสมาชิกทั้งหลายได้ตกลงไว้ภายใต้
ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า แกดส์) ขององค์การการค้าโลก
(ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า ดับเบิลยูทีโอ);

ได้ ดำเนินการเจรจาแล้วสี่รอบและบรรลุถึงข้อผูกพันเฉพาะแล้วห้าชุด ซึ่งผนวกในพิธีสารเพื่อ
อนุวัติข้อผูกพันชุดแรก ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียนซึ่งลงนามเมื่อวันที่
15 ธันวาคม ค.ศ. 1997 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุด
ที่สอง ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียนซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ.
1998 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่สาม ภายใต้กรอบความ
ตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียนซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2001 พิธีสารเพื่ออนุวัติ
ข้อผูกพันชุดที่สี่ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียนซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 23
พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา และพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่
ห้า ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียนซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ ค.ศ.
2007 ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย;

รับทราบว่า กรอบความตกลงสำหรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญของอาเซียน ซึ่งลง
นามโดยผู้นำชาติอาเซียน พร้อมแผนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญเมื่อวันที่ 29
พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และกรอบ
ความตกลงสำหรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญของอาเซียน (ฉบับแก้ไข) ซึ่งลงนามโดย

รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม ค.ศ. 2006 ณ เมืองเซบู ฟิลิปปินส์ ซึ่งรวมถึง การขนส่งทางอากาศ ได้วางมาตรการที่จะขยายระดับและขอบเขตของการรวมกลุ่มเศรษฐกิจ และการเชื่อมโยงภายในกลุ่ม โดยการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน เพื่อให้บรรลุถึงการเป็น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน;



รำลึกถึง เป้าหมายและกรอบเวลาของพิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่ได้รับ รอง ณ ที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 13 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน ค.ศ. 2007 ณ สิงคโปร์ โดยหนึ่งในเป้าหมายนั้น เพื่อการเปิดเสรีการค้าบริการผ่านทางรอบการเปิดเสรีอย่างต่อเนื่องทุกสองปีเริ่มต้นในปี ค.ศ. 2008 และจบลงในปี ค.ศ. 2015;

ได้ ดำเนินการเจรจารอบถัดมาตามข้อสี่ ของกรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน และ สรุปผลข้อผูกพันชุดที่หก;

ปรารถนา ที่จะจัดทำเป็นตารางข้อผูกพันเฉพาะที่รัฐสมาชิกแต่ละรัฐจะต้องปฏิบัติตาม ซึ่งรัฐ สมาชิกทั้งหลายจะต้องให้การปฏิบัติเป็นพิเศษแก่รัฐสมาชิกด้วยกันบนหลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติ ที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง;

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้:

1. รัฐสมาชิกที่เป็นสมาชิกดับเบิลยูทีโอจะต้องให้สิทธิที่ระบุในข้อผูกพันเฉพาะของตนภายใต้ แกตส์แก่รัฐสมาชิกอาเซียนที่ไม่ได้เป็นสมาชิกดับเบิลยูทีโอต่อไป
2. รัฐสมาชิกจะต้องให้การปฏิบัติเป็นพิเศษด้านบริการขนส่งทางอากาศที่ระบุในตารางข้อ ผูกพันเฉพาะในภาคผนวกท้ายพิธีสารนี้แก่รัฐสมาชิกอาเซียนอื่น
3. ภาคผนวกท้ายพิธีสารฉบับนี้คือ ตารางข้อผูกพันเฉพาะ
4. พิธีสารฉบับนี้และภาคผนวกท้ายพิธีสารเป็นส่วนหนึ่งของกรอบความตกลงว่าด้วยบริการ ของอาเซียน
5. พิธีสารฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับในวันที่หกสิบ ภายหลังจากมีการส่งมอบหนังสือการให้ สัตยาบันหรือการยอมรับฉบับที่หกจากรัฐสมาชิกอาเซียนต่อเลขาธิการอาเซียน และจะมีผลใช้ บังคับเฉพาะกับรัฐสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันหรือยอมรับพิธีสารนี้ สำหรับรัฐสมาชิกแต่ละรัฐที่ให้ สัตยาบันหรือยอมรับพิธีสารหลังจากการส่งมอบหนังสือการให้สัตยาบันหรือการยอมรับฉบับที่

หกแล้ว พิธีสารจะมีผลใช้บังคับในวันที่หกสิบ หลังจากการส่งมอบหนังสือการให้สัตยาบันหรือการยอมรับของรัฐสมาชิกดังกล่าวนั้น



Digital Object
National Assembly Library

6. พิธีสารนี้จะถูกเก็บไว้กับเลขานุการอาเซียน ซึ่งจะจัดทำสำเนาที่รับรองความถูกต้องให้แก่รัฐสมาชิกแต่ละประเทศทันที เลขานุการอาเซียนจะแจ้งให้รัฐสมาชิกแต่ละประเทศทราบถึงการให้สัตยาบันหรือการยอมรับพิธีสารตามวรรค 5 ทันที

เพื่อเป็นพยานในการนี้ ผู้มีนามข้างใต้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจากรัฐบาลของตน ตามลำดับ ได้ลงนามในพิธีสารเพื่ออนุมัติข้อผูกพันชุดที่ 6 ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

ทำ ที่ ฮานอย, ประเทศเวียดนาม เมื่อวันที่ เดือนธันวาคม ปี ค.ศ. 2009 เป็นต้นฉบับเดียวในภาษาอังกฤษ

(เพื่อลงนามโดยรัฐมนตรีการขนส่งอาเซียน)

บัญชีรายชื่อผู้แทนเฉพาะ

วิธีการให้บริการ 1) การให้บริการแบบข้ามพรมแดน 2) การเดินทางไปบริโภคในต่างประเทศ 3) การจัดตั้งธุรกิจ 4) การให้บริการโดยบุคคล

| สาขา/สาขาย่อย | ข้อกำหนดด้านการเข้าสู่ตลาด | ข้อกำหนดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ | ข้อผูกพันเพิ่มเติม |
|--|---|---|--------------------|
| <p>การขนส่งทางอากาศ</p> <p>บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (ซีพีซี 8868)</p> <p>บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบ คอมพิวเตอร์ (ซีพีซี 7523)</p> <p>บริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ (ซีพีซี 734)</p> <p>บริการให้เช่าอากาศยานแบบไม่มี ลูกเรือ (ซีพีซี 83104)</p> | <p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ชาวต่างชาติร่วมทุน ได้ถึง 80%</p> <p>4) มีแรงงานต่างชาติ ได้ถึง 80%</p> <p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ชาวต่างชาติร่วมทุน ได้ถึง 80%</p> <p>4) มีแรงงานต่างชาติ ได้ถึง 80%</p> <p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ชาวต่างชาติร่วมทุน ได้ถึง 80%</p> <p>4) มีแรงงานต่างชาติ ได้ถึง 80%</p> | <p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ไม่ผูกพัน</p> <p>4) ไม่มี</p> <p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ไม่ผูกพัน</p> <p>4) ไม่มี</p> <p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ไม่ผูกพัน</p> <p>4) ไม่มี</p> | |



กัมพูชา - ตารางข้อมูลพิเศษเฉพาะ

วิธีการค่าบริการ 1) การให้บริการแบบข้ามพรมแดน 2) การเดินทางไปบริโกลในต่างประเทศ 3) การจัดตั้งธุรกิจ 4) การให้บริการโดยบุคคล

| สาขา/สาขาย่อย | ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด | ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ | ข้อมูลพิเศษเพิ่มเติม |
|---|--|--|----------------------|
| การขนส่งทางอากาศ บริการเสริมสำหรับการขนส่งทาง อากาศ | | | |
| บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้า ทางอากาศ | 1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่มี เว้นแต่ที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ที่ใช้เป็นการ ทั่วไป 4) ตามที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ที่ใช้เป็นการทั่วไป | 1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ตามที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ที่ใช้เป็นการทั่วไป 4) ตามที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ที่ใช้เป็นการทั่วไป | |

ลาว - ตารางข้อมูลพิเศษเฉพาะ

วิธีการค่าบริการ 1) การให้บริการแบบข้ามพรมแดน 2) การเดินทางไปบริโกลในต่างประเทศ 3) การจัดตั้งธุรกิจ 4) การให้บริการโดยบุคคล

| สาขา/สาขาย่อย | ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด | ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ | ข้อมูลพิเศษเพิ่มเติม |
|---|--|--|----------------------|
| บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้า ทางอากาศ (ซีพีซี 74800) | 1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ตามที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ที่ใช้เป็นการทั่วไป 4) ตามที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ที่ใช้เป็นการทั่วไป | 1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ตามที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ที่ใช้เป็นการทั่วไป 4) ตามที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ที่ใช้เป็นการทั่วไป | |



มาเลเซีย - ตารางข้อมูลพันธเฉพาะ


วิธีการค่าบริการ 1) การให้บริการแบบข้ามพรมแดน 2) การเดินทางไปปรวิโภคในต่างประเทศ 3) การจัดตั้งธุรกิจ 4) การให้บริการโดยบุคคล

| สาขา/สาขาย่อย | ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด | ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ | ข้อมูลพันธเพิ่มเติม |
|---|--|--|---------------------|
| บริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ (ซีพีซี 734) | 1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่ผูกพัน 4) ไม่ผูกพัน | 1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่ผูกพัน 4) ไม่ผูกพัน | |

พม่า - ตารางข้อมูลพันธเฉพาะ

วิธีการค่าบริการ 1) การให้บริการแบบข้ามพรมแดน 2) การเดินทางไปปรวิโภคในต่างประเทศ 3) การจัดตั้งธุรกิจ 4) การให้บริการโดยบุคคล

| สาขา/สาขาย่อย | ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด | ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ | ข้อมูลพันธเพิ่มเติม |
|---|--|--|---------------------|
| บริการด้านการขนส่งทางอากาศ | 1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่ผูกพัน 4) ไม่ผูกพัน | 1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่ผูกพัน 4) ไม่ผูกพัน | |
| บริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ | 1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่ผูกพัน 4) ไม่ผูกพัน | 1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) (ก) ตามประกาศฉบับที่ 25/1992 และที่ | |
| บริการด้านการขนส่งทางอากาศ บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้า ทางอากาศ | 1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) (ก) การจัดตั้งธุรกิจของผู้ให้บริการ | | |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | <p>ชาวต่างชาติ และ/หรือ ผู้ให้บริการที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายการลงทุนต่างชาติของสหภาพพม่า (1988) และพรบ.ของพม่าว่าด้วยบริษัท (1914) ภายใต้อกฎหมายนี้:</p> <ul style="list-style-type: none"> - การลงทุนต่างชาติ 100% หรือการร่วมทุนกับคนชาติหรือบริษัทของพม่าที่มีทุนอย่างน้อย 35% จะได้รับอนุญาต ทุนต่างชาติอย่างน้อย 300,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับบริการรูปแบบของความร่วมมืออาจเป็นหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด (ข) การรวมเป็นบริษัทของหุ้นส่วนที่ไม่เกี่ยวกับรัฐวิสาหกิจจะต้องดำเนินการภายใต้ พรบ.ของพม่าว่าด้วยบริษัท (1914) ต้องมีเงินทุนเป็นเหรียญสหรัฐ อย่างน้อยเทียบเท่ากับ 300,000 จาร์ด สำหรับบริษัทและสาขาที่ให้บริการ หากการลงทุนเกี่ยวข้องกับรัฐวิสาหกิจ การรวมเป็นบริษัทจะต้องดำเนินการภายใต้พรบ.ว่าด้วยบริษัทพิเศษ (1950) และพรบ.ของพม่าว่าด้วยบริษัท (1914) (ค) องค์กรและบุคคลต่างชาติไม่ได้รับอนุญาตให้เป็นเจ้าของที่ดินในพม่า อย่างไรก็ตาม สามารถครอบครองที่ดินได้ในลักษณะการเช่าระยะยาว แล้วแต่กรณี 4) (ก) ขึ้นอยู่กับกฎหมายการลงทุนของ | <p>68/1996 ออกโดยกระทรวงการเงินและรายได้ ประเภทของการจ่ายเงินแก่ผู้ที่ไม่มียกเว้นภาษี (ชาวต่างชาติ) จะต้องจ่ายภาษี ดังนี้: <u>ประเภทของรายได้สำหรับผู้ไม่มีถิ่นพำนักถาวรชาวต่างชาติ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ดอกเบี้ย 15% - ค่าธรรมเนียมการใช้ใบอนุญาต เครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร เป็นต้น 20% - การจ่ายในการทำสัญญา โดยองค์กรของรัฐเทศบาล องค์กรความร่วมมือ 3.5% - การจ่ายให้ผู้ทำสัญญาชาวต่างชาติสำหรับงานที่ทำสำเร็จ 3% - ตามประกาศ ฉบับที่ 115/2006 ออกโดยกระทรวงการเงินและรายได้ ภาษีเงินได้จะเรียกเก็บในสกุลเงินต่างชาติสำหรับรายได้รวมของชาวต่างชาติที่ไม่มีถิ่นพำนักถาวร ณ อัตรา 35% ในสกุลเงินนั้น <p><u>ภาษี</u></p> <p>ตามส่วนที่ 3(ค) ของกฎหมายภาษีเงินได้ ซึ่งระบุเกี่ยวกับชาวต่างชาติที่มีถิ่นพำนักถาวร ดังนี้:</p> <p>(1) ในกรณีรายบุคคล ชาวต่างชาติที่พำนักในพม่าไม่น้อยกว่า 183 วันในปีรายได้</p> <p>(2) ในกรณีบริษัท เป็นบริษัทที่จัดตั้งภายใต้ พรบ.ของพม่าว่าด้วยบริษัทหรือกฎหมายที่มีอยู่อื่นใดทั้งหมดหรือบางส่วน ร่วมกับผู้อื่น</p> |  <p>Digital Object National Assembly Library</p> |
|--|--|---|---|

| | |
|---|---|
| <p>ต่างชาติของสหภาพพม่า กฎหมายแรงงานที่มีอยู่และกฎหมายการอพยพ การจัดการผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคและวิชาชีพ เว้นแต่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น จะได้รับอนุญาตให้พำนักอยู่ได้ตั้งหนึ่งปีและอาจได้รับการขยายเวลาออกไปอีก</p> <p>(ข) ระดับจัดการเท่านั้นที่จะได้รับอนุญาตในพม่า</p> | <p>ชาวต่างชาติ</p> <p>(3) ในกรณีการรวมกันของบุคคลที่ไม่ใช่บริษัท โดยร่วมกับชาวต่างชาติบางส่วนหรือทั้งหมด และการควบคุม การจัดการและการตัดสินใจของกลุ่มอยู่และดำเนินการภายในสหภาพพม่าทั้งหมด</p> <p>- ในกรณีนี้ แรงงานต่างชาติที่ทำงานอย่างน้อยหนึ่งปีในพม่าตามกฎหมายแรงงานของกระทรวงแรงงานที่มีอยู่และบริษัทต่างชาติที่จัดตั้งในพม่าอาจจัดว่าเป็นชาวต่างชาติที่มีถิ่นพำนักถาวร ประกาศฉบับที่ 124/2006 โดยกระทรวงการเงินและรายได้กำหนดว่าภาษีเงินได้สำหรับชาวต่างชาติที่มีถิ่นพำนักถาวรได้รับรายได้ในสกุลเงินต่างชาติภายใต้ประเภทของรายได้ ดังนี้</p> <p>(1) รายได้จากเงินเดือน และ</p> <p>(2) รายได้จากค่าเช่าที่ได้จากการให้เช่าอาคาร ห้างพัก พาหนะ เครื่องจักร และทรัพย์สินอื่น ๆ จะถูกเรียกเก็บ ณ อัตรา 15% ในสกุลเงินต่างชาตินั้น</p> <p>- อย่างไรก็ตาม รายได้ของชาวต่างชาติที่มีถิ่นพำนักถาวรซึ่งดำเนินการบริษัทเชิงเศรษฐกิจ เช่น บริษัทที่จัดตั้งในพม่าจะคำนวณรวมกับข้อ 5 ปีของระเบียบภาษีเงินได้และจ่ายในสกุลเงินต่างชาติ โดยอัตราภาษีบริษัท 30%</p> <p>(ข) องค์กรและบุคคลต่างชาติไม่ได้รับอนุญาต</p> |
|---|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>ให้เป็นเจ้าของที่ดินในพม่า อย่างไรก็ตามสามารถครอบครองที่ดินได้ในลักษณะการเช่าระยะยาว แล้วแต่กรณี</p> <p>4) บุคคลต่างชาติที่อาศัยอยู่เป็นเวลานานที่เกี่ยวข้องกับการร่วมทุน สำนักงานตัวแทนหรือประเภทนิติบุคคลอื่น และ/หรือผู้ให้บริการรายบุคคล จะได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(ข) บุคคลที่เข้ามาพำนักในพม่าจะอยู่ภายใต้กฎและขั้นตอนของการเข้าเมือง</p> <p>(ค) บุคคลที่เข้ามาพำนักในพม่าจะอยู่ภายใต้กฎ ข้อบังคับของสหภาพพม่าและจะไม่ยุ่งเกี่ยวกับเรื่องภายในประเทศ</p> <p>(ง) ผู้ให้บริการรายบุคคลที่ทำงานโดยการอนุญาตของหน่วยที่เกี่ยวข้องจะต้องลงทะเบียนตนเองกับกรมแรงงาน</p> | |
|--|--|--|--|

สิงคโปร์ - ตารางข้อมูลพิเศษเฉพาะ

วิธีการค้าบริการ 1) การให้บริการแบบข้ามพรมแดน 2) การเดินทางไปทั่วโลกในต่างประเทศ 3) การจัดตั้งธุรกิจ 4) การให้บริการโดยบุคคล


| สาขา/สาขาย่อย | ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด | ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ | ข้อมูลเพิ่มเติม |
|--|----------------------------|------------------------------------|-----------------|
| การขนส่งทางอากาศ บริการเสริมสำหรับการขนส่งทางอากาศ บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน | 1) ไม่มี 2) ไม่มี | 1) ไม่มี 2) ไม่มี | |



| | | | |
|---|---|---|--|
| <p>การขนส่งทางอากาศ</p> <p>บริการเสริมสำหรับการขนส่งทางอากาศ</p> <p>บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์</p> | <p>3) ไม่ผูกพัน เว้นแต่ที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> <p>4) ไม่ผูกพัน เว้นแต่ที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> <p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ไม่มี เว้นแต่ที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> <p>4) ไม่ผูกพัน เว้นแต่ที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> | <p>3) ไม่ผูกพัน เว้นแต่ที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> <p>4) ไม่ผูกพัน</p> <p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ไม่มี</p> <p>4) ไม่ผูกพัน</p> | |
|---|---|---|--|

เวียดนาม - ข้อเสนอสุดท้าย

วิธีการค่าบริการ 1) การให้บริการแบบข้ามพรมแดน 2) การเดินทางไปบริเวณในต่างประเทศ 3) การจัดตั้งธุรกิจ 4) การให้บริการโดยบุคคล

| สาขา/สาขาย่อย | ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด | ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ | ข้อมูลพื้นที่เพิ่มเติม |
|---|---|---|---|
| <p>การขนส่งทางอากาศ</p> <p>บริการเสริมสำหรับการขนส่งทางอากาศ</p> <p>บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ</p> | <p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ไม่มี</p> <p>4) ตามที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> | <p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ไม่มี</p> <p>4) ตามที่ระบุในข้อมูลพื้นที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> |  <p>Digital Object National Assembly Library</p> |



สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๕๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๕๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๕๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๕๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านเศรษฐกิจ พาณิชยกรรม การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย
อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๕๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๕๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี
การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน
๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓
ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น.
โทร. ๐ ๒๒๕๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๕๔ ๑๘๗๘