

ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

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

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

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

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

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

ต่างได้ผูกพันที่จะคงไว้ พัฒนาเพิ่มขึ้น และกระชับความสัมพันธ์ที่เป็นมิตรและความร่วมมือกันของแต่ละประเทศให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

ตระหนักว่า บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพและมีการแข่งขันเป็นสิ่งสำคัญต่อการพัฒนาการค้า ให้ประโยชน์ต่อผู้บริโภค และส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

ปรารถนาที่จะทำให้มั่นใจว่าความมั่นคงและปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ในระดับสูงสุด และยืนยันว่าตนให้ความสำคัญในเรื่องการกระทำหรือการคุกคามต่อความมั่นคงปลอดภัยของอากาศยาน ที่ซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของทรัพย์สิน เป็นผลเสียต่อการดำเนินการของการขนส่งทางอากาศ และบ่อนทำลายความมั่นใจของประชาชนในเรื่องความปลอดภัยของการบินพลเรือน

ปรารถนาที่จะอำนวยความสะดวกและส่งเสริมบริการขนส่งสินค้าทางอากาศและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องของตน เพื่อเสริมการอำนวยความสะดวกของการขนส่งอื่นและความพยายามในการเปิดเสรีในอาเซียน

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ตามลำดับ เพื่อให้ช่วยให้บรรลุถึงความคล่องตัวและความสามารถที่เพิ่มขึ้นในการดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศในอาเซียน โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างตลาดการบินร่วมในอาเซียนที่เป็นหนึ่งเดียวภายในปี ค.ศ. 2015

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

ปรารถนาที่จะทำความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

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 ครอบคลุมทั้งภาคผนวกและข้อแก้ไขที่มีผลใช้บังคับตามเวลาที่กำหนดสำหรับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดแห่งความตกลงฯ นี้
2. คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ให้หมายถึงรัฐมนตรีที่รับผิดชอบด้านการบินพลเรือน หรือบุคคลหรือองค์กรคณะใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ซึ่งในเวลานี้ปฏิบัติโดยรัฐมนตรี หรือหน้าที่ที่คล้ายคลึงกัน

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

ข้อ 2

การให้สิทธิ

1. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิแก่ภาคิผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำความตกลงอื่น ๆ นั้น ดังต่อไปนี้
 - ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง
 - ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาเขตของตน โดยไม่มีความมุ่งประสงค์ทางการค้า
 - ค) สิทธิอื่นๆ ที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้ รวมทั้งสิทธิต่างๆ ที่ระบุในพิธีสารประกอบการ

ดำเนินการ 1 และ 2 ของความตกลงนี้

2. ไม่มีข้อความใดในความตกลงนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในการรับขนส่งสินค้า หรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อสินจ้างในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

ข้อ 3

การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

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

ดำเนินการเช่นว่านั้นไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบต่อไป

ข้อ 4

การระงับ การเพิกถอน การพักใช้ และ การตั้งข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคตามที่อ้างถึงในข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงนี้ กับสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เป็นการชั่วคราวหรือถาวร เมื่อ
 - ก) สายการบินไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ามีคุณสมบัติตามข้อ 3 วรรค 2 (ก) (1) หรือ (2) หรือ (3) ตามที่นำมาใช้ได้ หรือ
 - ข) สายการบินไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบตามที่อ้างถึงในข้อ 15 (การใช้กฎหมายและข้อบังคับ) ของความตกลงนี้ หรือ
 - ค) ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายมิได้คงไว้และจัดการมาตรฐานตามที่วางไว้ในข้อ 5 (ความปลอดภัย) ของความตกลงนี้
2. เว้นแต่การดำเนินการอย่างฉับพลันจะจำเป็นเพื่อป้องกันการไม่ปฏิบัติตามวรรค 1 (ข) หรือ 1 (ค) ของข้อนี้ต่อไปอีก สิทธิที่กำหนดขึ้นตามข้อนี้จะใช้ได้ภายหลังจากที่มีการปรึกษาหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินเท่านั้น ตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในข้อ 17 (การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง)
3. ภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้ใช้สิทธิในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินหนึ่งหรือสายการบินหลายสายตามวรรค 1 ของข้อนี้ จะต้องแจ้งการดำเนินการไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบต่อไป
4. ความในข้อนี้ ไม่ได้จำกัดสิทธิของภาคีผู้ทำความตกลงใดๆ ในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ตามบทบัญญัติของข้อ 6 (การรักษาความปลอดภัยการบิน)

ข้อ 5

ความปลอดภัย

1. เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศตามความตกลงนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตต่างๆ ของสายการบินที่กำหนด ซึ่งออกและกระทำให้ใช้ได้โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินนั้น ซึ่งยังคงมีผลใช้ได้โดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดในการออกใบสำคัญหรือใบอนุญาตนั้นจะต้องเท่าเทียมมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญาฯ เป็นอย่างน้อย อย่างไรก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะ

ปฏิเสธรที่จะยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตนโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

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

ข้อ 6

การรักษาความปลอดภัยการบิน

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

2. เมื่อมีการร้องขอจากภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายและการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน เช่นว่านั้น ลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และเพื่อแจ้งให้ทราบถึงการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ จะดำเนินการตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญา ภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ จะต้องกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน ผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาถาวรอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น
4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องทราบถึงข้อบ่งชี้เรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของตน และต้องมีมาตรการที่พอเพียงที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราลูกเรือ สิ่งของถือติดตัวของลูกเรือ รวมทั้งสินค้าและพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างนำขึ้นหรือขนลง ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย
5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามของการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่น ๆ ต่อความปลอดภัยของลูกเรือ อากาศยาน ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินทางอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย
6. เมื่อภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลอันสมควรให้เชื่อได้ว่าภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินการผิดไปจากข้อบ่งชี้การรักษาความปลอดภัยของข้อนี้ เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงนั้นอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือทันทีกับเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การไม่บรรลุถึงข้อตกลงที่น่าพอใจภายใน 15 วัน นับจากวันที่ได้รับการร้องขอจากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรก จะต้องเป็นเหตุในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขและข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อปรากฏเหตุฉุกเฉิน ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจใช้มาตรการชั่วคราวก่อนครบกำหนด 15 วัน
7. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายต้องกำหนดให้สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่ให้บริการไปยังภาคีผู้ทำความตกลงนั้น ยื่นแผนการรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองโดยเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงของสายการบินนั้นเพื่อให้การยอมรับ

ข้อ 7

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งใช้เรียกเก็บสำหรับบริการที่ครอบคลุมโดยความตกลงนี้ จะต้องอยู่ในระดับที่สมเหตุ

สมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ผลประโยชน์ของผู้ใช้ ดันทุนในการดำเนินงาน ลักษณะของบริการ กำไรอันสมควร พิกัดอัตราค่าขนส่งของสายการบินอื่นๆ และข้อพิจารณาเชิงพาณิชย์อื่นๆ ในตลาด

2. ภาคิผู้ทำควมดกกลงฝ้ายใดฝ้ายหนึ่งไม่จำเป็นต้องแจ้งหรือขอความเห็นชอบซึ่งพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบิน อย่างไรก็ตาม ในกรณีทีกฎหมยภายในประเทศของภาคิผู้ทำควมดกกลงหนึ่งกำหนดว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งต้องได้รับการเห็นชอบก่อนล่วงหน้า ก็จะต้องมีการยื่นขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งตามนั้น ในกรณีเช่นนี้ หลักการต่างตอบแทนอาจนำมาใช้โดยดุลพินิจของภาคิผู้ทำควมดกกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3. ภาคิผู้ทำควมดกกลงต่าง ๆ ดกกลงที่จะให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อพิกัดอัตราค่าขนส่งที่อาจจะถูกปฏิเสธด้วยเหตุทีมีความไม่เท่าเทียมกันอย่างไร้เหตุผล สูงเกินควร หรือมีข้อจำกัด เนื่องจากการใช้อำนาจครอบงำในทางมิชอบ หรือต่ำเกินควร อันเนื่องมาจากการอุดหนุนหรือสนับสนุนโดยทางตรงหรือทางอ้อมของรัฐบาล หรือวิธีปฏิบัติทีไม่ส่งเสริมการแข่งขันอื่นๆ

4. ภาคิผู้ทำควมดกกลงจะต้องทำให้มั่นใจว่าสายการบินทีกำหนดได้ให้ข้อมูลทั้งหมดโดยรวมกับสาธารณะชนทั่วไปในเรื่องอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมและเงื่อนไขทีเกี่ยวข้องในการโฆษณาต่อสาธารณะ

ข้อ 8

การดำเนินบริการด้วยอากาศยานเช่า

1. เมื่อสายการบินทีกำหนดเสนอทีจะใช้อากาศยานนอกเหนือจากทีตนเป็นเจ้าของในการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศทีกำหนดไว้ตามควมดกกลงนี้ จะกระทำได้โดยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขดังต่อไปนี้เท่านั้น

ก) ข้อดกกลงต่างๆ จะต้องไม่เป็นเสมือนการอนุญาตให้สายการบินผู้ให้เช่าได้รับสิทธิรับขนการจราจรทีสายการบินนั้นไม่ได้มีสิทธิอยู่

ข) ผลประโยชน์ด้านการเงินทีสายการบินผู้ให้เช่าได้รับ จะต้องไม่ขึ้นอยู่กับผลกำไรหรือขาดทุนของการดำเนินบริการของสายการบินทีกำหนดทีเกี่ยวข้อง และ

ค) ควมรับผิดชอบต่อควมสมควรเดินอากาศทีมีอยู่และควมเพียงพอของมาตรฐานการปฏิบัติการบินและการบำรุงรักษาของอากาศยานทีเช่ามา ซึ่งดำเนินบริการโดยสายการบินทีกำหนดโดยภาคิผู้ทำควมดกกลงฝ้ายหนึ่งจะต้องกำหนดขึ้นและเป็นไปตามอนุสัญญาฯ

2. สายการบินทีกำหนดสายหนึ่งจะไม่ถูกห้ามในการจัดบริการโดยใช้อากาศยานเช่า โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อดกกลงการเช่าใดๆ ทีได้มีการจัดทำจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขต่างๆ ทีได้ระบุไว้ในข้อ 1 ของควมดกกลงนี้

ข้อ 9

กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์

1. ตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะมีสิทธิ

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

2. ในการดำเนินบริการหรือเสนอบริการที่ได้รับอนุญาตในเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายอาจเข้าร่วมในข้อตกลงร่วมมือด้านการตลาด ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ ซึ่งอาจรวมถึง แต่ไม่เป็นการจำกัดเฉพาะการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน การตกลงซื้อขายระวางที่นั่งบนเที่ยวบินร่วมกับ

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

โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้เข้าร่วมในข้อตกลงดังกล่าว ได้รับการอนุญาตอันเหมาะสมและมีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ใช้กับข้อตกลงนั้น

3. ภายใต้กฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับแห่งชาติของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายใดๆ และผู้จัดบริการขนส่งสินค้าทางอ้อมของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะได้รับอนุญาตโดยไม่มีข้อจำกัดในการว่าจ้างบริการขนส่งภาคพื้นดินใดๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศสำหรับสินค้าไปยัง

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

ข้อ 10

การเปลี่ยนแปลงอากาศยาน

1. ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบินในบริการที่ตกลง สายการบินที่กำหนดแต่ละสายอาจเลือกเปลี่ยนแปลงอากาศยานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือ ณ จุดใด ๆ ตามเส้นทางที่ระบุ โดยมีเงื่อนไขว่า
 - ก) อากาศยานที่ใช้ดำเนินการพ้นจากจุดที่เปลี่ยนแปลงอากาศยานจะต้องถูกจัดให้มีกำหนดเวลาที่สอดคล้องกับอากาศยานขาเข้า หรือขาออก แล้วแต่กรณี และ
 - ข) ในกรณีที่เป็นการเปลี่ยนแปลงอากาศยานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และได้รับอนุญาตให้ดำเนินการด้วยอากาศยานได้มากกว่าหนึ่งลำ อากาศยานที่ใช้ในการดำเนินการพ้นจากจุดที่เปลี่ยนจะมีขนาดเท่ากันได้ไม่เกินหนึ่งลำ และจะไม่มีอากาศยานลำใดที่มีขนาดใหญ่กว่าอากาศยานที่ใช้ในช่วงเส้นทางเสรีภาพที่สามและสี่ โดยมีเงื่อนไขว่า ความจุรวมของอากาศยานขาออกทั้งหมด เมื่อรวมเข้าด้วยกัน จะต้องไม่มากกว่าความจุรวมของอากาศยานขาเข้า ณ จุดที่เปลี่ยนแปลงอากาศยาน
2. เพื่อความมุ่งประสงค์ของการดำเนินการเปลี่ยนแปลงอากาศยาน สายการบินที่กำหนดอาจใช้อุปกรณ์ของตน และภายใต้กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับแห่งชาติ อุปกรณ์เช่า และอาจดำเนินการภายใต้ข้อตกลงทางพาณิชย์กับสายการบินอีกสายหนึ่ง
3. สายการบินที่กำหนดอาจใช้ชื่อเที่ยวบินเดียวกัน หรือแตกต่างกัน ในช่วงเส้นทางที่ได้มีการดำเนินการเปลี่ยนแปลงอากาศยาน

ข้อ 11

คำภาระ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องไม่เรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บคำภาระกับสายการบินที่

กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ด้วยอัตราที่สูงกว่าค่าภาระที่เรียกเก็บกับสายการบินของตนเองในการดำเนินการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะคล้ายกัน

2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการปรึกษาหารือในเรื่องค่าภาระต่างๆ ระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บและสายการบินที่ใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดให้โดยเจ้าหน้าที่ที่เรียกเก็บนั้น ถ้าเป็นไปได้โดยผ่านองค์กรตัวแทนของสายการบิน และจะต้องมีการให้ข่าวสารอย่างมีเหตุมีผลในข้อเสนอในการเปลี่ยนแปลงค่าภาระที่เรียกเก็บต่างๆ แก่ผู้ใช้บริการเพื่อแสดงความเห็นของตนก่อนมีการเปลี่ยนแปลง ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายยังต้องสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บค่าภาระของตนและผู้ใช้บริการดังกล่าวแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับค่าภาระต่างๆ

ข้อ 12

อากรศุลกากร

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องให้การยกเว้นบนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทนแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างเต็มที่เท่าที่จะเป็นไปได้ตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับแห่งชาติจากค่าอากรศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบ และค่าอากรและค่าภาระอื่นๆ สำหรับอากาศยาน น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องบริภัณฑ์ภาคพื้น น้ำมันสิ้น วัสดุทางเทคนิคที่ใช้แล้วหมดเปลืองได้ เครื่องอะไหล่ ซึ่งรวมถึงเครื่องยนต์ เครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน พัสตูดอากาศยาน และรายการอื่นๆ เช่น ใบตราส่งสินค้า วัสดุสิ่งพิมพ์ใด ๆ ที่มีเครื่องหมายของบริษัทพิมพ์อยู่ และวัสดุเผยแพร่ที่แจกจ่ายโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายของสายการบินที่กำหนดนั้น ซึ่งมุ่งหมายจะใช้หรือใช้เฉพาะกับการดำเนินการหรือการให้บริการของอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายดังกล่าวในการดำเนินการบริการที่ตกลงเท่านั้น
2. การยกเว้นต่างๆ ที่ให้โดยข้อนี้จะใช้กับรายการที่ได้อ้างถึงในวรรค 1
 - ก) นำมาใช้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงโดยหรือในนามของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
 - ข) อยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในระหว่างขาเข้ามาหรือออกไปจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย หรือ
 - ค) นำขึ้นบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายและตั้งใจที่จะใช้ในการดำเนินการบริการที่ตกลง

ไม่ว่ารายการดังกล่าวจะถูกใช้หรือบริโภคทั้งหมดภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้การยกเว้นหรือไม่ โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงความเป็นเจ้าของในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าว
3. เครื่องบริภัณฑ์ปกติบนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุ และเครื่องใช้สอยที่ปกติอยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจนำลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขต

นั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่าง ๆ ที่นำลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือมิฉะนั้นจะถูกจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร

4. การยกเว้นต่าง ๆ ที่ให้ไว้ในข้อนี้จะให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งได้มีสัญญาเกี่ยวกับสายการบินที่กำหนดอื่นด้วย ที่ซึ่งจะได้รับการยกเว้นเช่นเดียวกันจากภาคีผู้ทำความตกลงอื่นหรือภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ในการยืมหรือถ่ายโอนรายการต่าง ๆ ที่ระบุในวรรค 1 ของข้อนี้ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ

ข้อ 13

การแข่งขันที่เป็นธรรม

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลง

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

ข้อ 14

มาตรการปกป้อง

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

พร้อมกับข้อสังเกตที่ชี้แจงเหตุผลของการร้องขอ และการปรึกษาหารือจะต้องเริ่มภายในสิบห้า (15) วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอนั้น

3. หากภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ไม่สามารถบรรลุข้อยุติของปัญหาโดยการปรึกษาหารือ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดอาจร้องขอให้ใช้กลไกการยุติข้อพิพาทตามข้อ 18 (การระงับข้อพิพาท) เพื่อยุติข้อพิพาท

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

ข้อ 15

การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

1. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบ ที่เกี่ยวกับการดำเนินบริการและการเดินอากาศของอากาศยานจะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
2. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่ง กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบ ของภาคนั้นที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้เข้ามา หรือออกจากอาณาเขตของตน ของลูกเรือ หรือสินค้า บนอากาศยาน (รวมถึงข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้าประเทศ การตรวจปล่อย การรักษาความปลอดภัยการบิน การตรวจคนเข้าเมือง หนังสือเดินทาง สุขาภิบาล และการกักกันโรค หรือ ข้อบังคับการไปรษณีย์ ในกรณีของไปรษณีย์ภัณฑ์) จะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยลูกเรือ หรือสินค้า ดังกล่าวของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย หรือผู้ทำการแทน
3. สินค้าที่แวะผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงใด ๆ และมีได้ออกจากพื้นที่ของท่าอากาศยานที่สงวนไว้สำหรับการดังกล่าว จะไม่ต้องรับการตรวจสอบใดๆ ยกเว้นจะมีเหตุผลในเรื่องของการรักษาความปลอดภัยการบิน การควบคุมยาเสพติด การป้องกันการเข้าเมืองอย่างผิดกฎหมาย หรือในสถานะการณ์พิเศษ

ข้อ 16

สถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะต้องจัดส่งรายการสถิติรายคาบ หรือข้อสนเทศที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับการจราจรที่รับขนบนบริการที่ตกลงให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ เมื่อได้รับการร้องขอ

ข้อ 17

การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง

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

ข้อ 18

การระงับข้อพิพาท

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

ข้อ 19

ความสัมพันธ์กับความตกลงอื่น ๆ

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

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

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

ข้อ 20

บทบัญญัติสุดท้าย

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

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามท้ายนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศฉบับนี้

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

แทนบรูไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

พิธีสาร 1

ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ สาม สี่ และห้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างจุดที่กำหนดต่าง ๆ ในอาเซียน

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

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

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

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่าง ๆ ในการดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่จะให้บรรลุถึง
การเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2008

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของพิธีสารนี้ คำว่า “สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้า(5)” หมายความว่า
สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้า(5) ระหว่างทาง และผ่านไป ซึ่งเป็นการดำเนินบริการภายใน
อาเซียนทั้งหมด

ข้อ 2 – เส้นทางบิน และสิทธิรับขนการจราจร

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

จะต้องขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 3 – ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินการขนส่งสินค้าทางอากาศภายใต้พิธีสารนี้ที่กำหนดไว้ในข้อ 2

ข้อ 4 – การระบุดจุด

1. จุดที่กำหนดต่าง ๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ตามที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 2 มีรายชื่อดังนี้

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

2. ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ อาจกำหนดจุดเพิ่มเติมได้ตามความสมัครใจ การกำหนดจุดดังกล่าวจะต้องทำเป็นหนังสือผ่านช่องทางทางการทูตไปยังผู้เก็บรักษา และผู้เก็บรักษาจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอื่นๆ ทั้งหมดทราบ

ข้อ 5 - ความคล่องตัวในการดำเนินการ

ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบิน สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายอาจเลือก

- ก. ดำเนินบริการในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง หรือทั้งสองทิศทาง
- ข. รวมชื่อเที่ยวบินต่างๆ ไว้ในการดำเนินการบินของอากาศยานครั้งเดียวกัน
- ค. ให้บริการจุดระหว่างทาง และจุดพื้นต่างๆ กับจุดต่างๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ตามเส้นทางบินในแบบที่จะผสมรวมจุดเหล่านั้นอย่างไรก็ได้ และตามลำดับก่อนหลังอย่างไรก็ได้
- ง. เว้นไม่แวะลง ณ หนึ่งจุดหรือหลายจุดใด ๆ และ
- จ. ส่งต่อการจราจรจากอากาศยานใด ๆ ของสายการบินตนไปยังอากาศยานอื่นใดของสายการบินของตน ณ จุดใด ๆ ตามเส้นทางบิน

โดยไม่มีข้อจำกัดด้านทิศทางหรือด้านภูมิศาสตร์ และไม่มีการสูญเสียสิทธิใดๆ ในการรับขน การจราจรที่ได้รับอนุญาตภายใต้ความตกลงนี้ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า เป็นการให้บริการจากจุด ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้แต่งตั้งสายการบิน

ข้อ 6 – การเห็นชอบตารางการบินและเที่ยวบินเพิ่มเติม

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจต้องยื่น กำหนดการบินประจำของตนเพื่อขอความเห็นชอบต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคี ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยสามสิบ (30) วัน ก่อนดำเนินการที่ตกลง การแก้ไขใดๆ หลังจากนั้น จะต้องยื่นให้พิจารณาอย่างน้อยสิบห้า (15) วันก่อนการดำเนินการ
2. สำหรับเที่ยวบินเพิ่มเติมที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความ ตกลงฝ่ายหนึ่งประสงค์จะดำเนินการที่ตกลงนอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับความ เห็นชอบแล้ว สายการบินนั้นจะต้องขออนุญาตล่วงหน้าจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคี ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง คำขอดังกล่าวโดยปกติจะต้องยื่นอย่างน้อยสี่ (4) วันทำการก่อน การดำเนินการของเที่ยวบินดังกล่าว

ข้อ 7 บทบัญญัติสุดท้าย

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

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 1 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ สาม สี่ และห้า อย่างไม่จำกัดระหว่าง จุดที่กำหนดต่าง ๆ ในอาเซียน

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

แทนบรูไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพมา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

พิธีสาร 2

ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ สาม สี่ และห้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างทุกจุดที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาเซียน

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

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

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

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ในการดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่จะให้บรรลุถึง
การเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2008

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – คำจำกัดความ

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

ข้อ 2 – เส้นทางบิน และสิทธิรับขนการจราจร

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

มาจาก จุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ที่ไม่ได้ทำความตกลงหรือผู้ซึ่งไม่ใช่รัฐสมาชิกอาเซียน จะต้องขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 3 – ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินบริการขนส่งสินค้าทางอากาศภายใต้พิธีสารฉบับนี้

ข้อ 4 - ความคล่องตัวในการดำเนินบริการ

ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบิน สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายอาจเลือก

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

โดยไม่มีข้อจำกัดด้านทิศทางหรือด้านภูมิศาสตร์ และไม่มีการสูญเสียสิทธิใดๆ ในการรับขนการจราจรที่ได้รับอนุญาตภายใต้ความตกลงนี้ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า เป็นการให้บริการจากจุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้แต่งตั้งสายการบิน

ข้อ 5 – การเห็นชอบตารางการบินและเที่ยวบินเพิ่มเติม

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยื่นกำหนดการบินประจำของตนเพื่อขอความเห็นชอบต่อเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยสามสิบ (30) วัน ก่อนดำเนินการที่ตกลง การแก้ไขใดๆ หลังจากนั้น จะต้องยื่นให้พิจารณาอย่างน้อยสิบห้า (15) วันก่อนการดำเนินการ
2. สำหรับเที่ยวบินเพิ่มเติมที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งประสงค์จะดำเนินการที่ตกลงนอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว สายการบินนั้นจะต้องขออนุญาตล่วงหน้าจากเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง คำขอดังกล่าวโดยปกติจะต้องยื่นอย่างน้อยสี่ (4) วันทำการก่อนการดำเนินการของเที่ยวบินดังกล่าว

ข้อ 6 บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับผู้เก็บรักษา ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้กับภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที

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

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 2 ว่าด้วยสิทธิริบขนาการจราจรเสรีภาพที่ สาม สี่ และห้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างทุกจุดที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาเซียน

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

แทนบรูไนดารุสซาลาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง