



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
 เลขรับ..... ๑๒๒๑๕/๒๕๕๖
 วันที่..... ๙ พ.ย. ๕๖
 เวลา..... ๑๐.๐๐

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๐๕๖๒

สำนักนายกรัฐมนตรี
 ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖

เรื่อง ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ และพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน ๒ ฉบับ และพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๖ ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างความตกลงฯ และร่างพิธีสารฯ ในเรื่องนี้ รวม ๒ ฉบับ <น.๑๕๑>

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ลงมติเห็นชอบให้เสนอ

๑. ร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ และพิธีสารแนบท้ายความตกลง จำนวน ๒ ฉบับ และ


๒. ร่างพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๖ ของบริการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

รวม ๒ ฉบับ เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอร่างความตกลงฯ และร่างพิธีสารฯ รวม ๒ ฉบับดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

กลุ่มงานพระราชบัญญัติและญัตติ ๒
 วันที่ ๓๑ / ๑๑ / ๕๖
 วันที่ ๓๑ / ๑๑ / ๕๖ เวลา ๑๑.๐๕ น


 (นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

กลุ่มงานระเบียบการ
 วันที่ ๓๑ / ๑๑ / ๕๖
 วันที่ ๓๑ / ๑๑ / ๕๖ เวลา ๑๑.๓๐ น

นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙ (วิเชียร)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ (Q1231/D/S)

www.cabinet.thai.gov.go.th

กลุ่มงานบริหารทั่วไป สำนักการประชุม
 วันที่ ๓๑ / ๑๑ / ๕๖
 วันที่ ๓๑ / ๑๑ / ๕๖ เวลา ๑๐.๕๕ น
 ส่งกลุ่มงาน ๑๕๖ / ๑๑ / ๕๖ ดำเนินการ

**ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ
และพิธีสารแนบท้ายความตกลง 2 ฉบับ**

1. ความเป็นมา

1.1 ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 10 เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2547 ณ กรุงพนมเปญ ราชอาณาจักรกัมพูชา ที่ประชุมได้รับรองแผนปฏิบัติการในการรวมกลุ่มและเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศของอาเซียน เพื่อส่งเสริมความก้าวหน้าของการเปิดเสรีอย่างเต็มที่และการรวมกลุ่มของการบริการเดินอากาศในอาเซียน

1.2 ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 10 เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2547 ที่กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ประชุมได้ให้การรับรองแผนปฏิบัติการเวียงจันทน์ที่ให้เร่งรัดการตกลงเปิดน่านฟ้าเสรี และยกระดับการเปิดเสรีในบริการขนส่งทางอากาศ โดยให้ดำเนินการเปิดเสรีบริการเดินอากาศสำหรับผู้โดยสารสำหรับทุกเมืองหลวงในอาเซียนภายในเดือนธันวาคม 2553 (ค.ศ. 2010)

1.3 เพื่อให้อาเซียนสามารถดำเนินการเปิดเสรีบริการขนส่งทางอากาศได้ภายในเวลาที่กำหนด รัฐมนตรีขนส่งอาเซียน/เจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียนจึงได้มอบหมายให้คณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียนพิจารณาจัดทำร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศให้แล้วเสร็จเพื่อการนำเสนอรัฐมนตรีขนส่งอาเซียนลงนามในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 14 ในเดือนพฤศจิกายน 2551 ณ ประเทศฟิลิปปินส์

1.4 ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 14 เมื่อวันที่ 6-7 พฤศจิกายน 2551 ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ รัฐมนตรีขนส่งอาเซียน 9 ประเทศ (ยกเว้นประเทศไทย) ได้ร่วม ลงนามความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ และพิธีสารแนบท้ายความตกลง 6 ฉบับ เนื่องจากในขณะนั้น ประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการเสนอรัฐสภาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างความตกลงฯ พร้อมกันนี้ ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบให้ดำเนินการจัดทำพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ เพิ่มขึ้น 2 ฉบับ จากเดิมที่มีอยู่ 6 ฉบับ เพื่อเป็นการเปิดเสรีการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศอย่างเต็มที่

1.5 ในคราวประชุมร่วมกันของรัฐสภา ครั้งที่ 1 (สมัยสามัญทั่วไป) และ ครั้งที่ 2 (สมัยสามัญทั่วไป) เมื่อวันที่ 26-27 มกราคม 2552 รัฐสภาได้มีมติเห็นชอบร่างความตกลงฯ และพิธีสารทั้ง 6 ฉบับ ซึ่งต่อมารัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ลงนามความตกลงฯ และพิธีสารแนบท้ายความตกลง 6 ฉบับดังกล่าวเมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2552

1.6 ในการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน ครั้งที่ 20 เมื่อวันที่ 4-7 สิงหาคม 2552 ณ เมืองปีนัง ประเทศมาเลเซีย ที่ประชุมได้ตกลงให้มีการจัดทำความตกลงแยกจากความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ โดยมีพิธีสารแนบท้ายความตกลง 2 ฉบับ และให้นำเสนอต่อรัฐมนตรีขนส่งอาเซียนลงนามในช่วงการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 15 ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นในเดือนธันวาคม 2552 ณ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

2. **หลักการและสาระสำคัญ** การจัดทำความตกลงดังกล่าวเป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการในการรวมกลุ่มและการเปิดเสรีของการขนส่งทางอากาศของอาเซียน และแผนงานการจัดตั้งประชาคม

เศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งได้กำหนดกรอบเวลาให้เปิดเสรีอย่างเต็มที่ภายในปี 2553 (ค.ศ. 2010) โดยกำหนดกรอบหลักการในเรื่องต่างๆ ดังนี้

2.1 ภาวคั้แต่ละฝ้ายมีสิทธิกำหนดสายการบินได้มากสายเท่าที่ด้องการ โดยมีคุณสมบัติตามทีประเทศสมาชิกแต่ละประเทศกำหนด

2.2 สายการบินจะด้องปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับภายในของประเทศไทยที่สายการบินทำการบินเข้าไป ในเรื่องต่างๆ อาทิ พิกัดอัตรารชนส่ง ความปลอดภัย กิจกรรมเชิงพาณิชย์ เป็นต้น

2.3 ความตกลงและพิธีสารจะมีผลใช้บังคับเมื่อได้รับมอบสัตยาบันสาร จำนวน 3 ฉบับ และจะมีผลใช้บังคับในระหว่างภาวคั้ผู้ทีให้สัตยาบันเท่านั้น

2.4 ความตกลงฯ ประกอบด้วยพิธีสาร 2 ฉบับ ได้แก่

พิธีสาร 1 เกี่ยวกับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที 3 และ 4 อย่างไม่จำกัดระหว่างเมืองใดๆ ในอาเซียน ซึ่งสายการบินสามารถทำการบินไปยังเมืองใดๆ ในอาเซียน ทีมีท่าอากาศยานระหว่างประเทศ และใช้สิทธิรับขนการจราจรระหว่างเมืองในประเทศของตนและเมืองในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้อย่างไม่จำกัดจำนวนทีเที่ยวบินและแบบอากาศยาน โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีกรณีทีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางทั้งสองจุดเป็นจุดทีเป็นเมืองหลวง

พิธีสาร 2 เกี่ยวกับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที 5 อย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองใดๆ ในอาเซียน ซึ่งสายการบินสามารถทำการบินไปยังเมืองใดๆ ในอาเซียนทีมีท่าอากาศยานระหว่างประเทศ และสามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรระหว่างสองเมืองใดๆ ในประเทศสมาชิกอื่นๆ (ทั้งสองเมืองไม่ได้อยู่ในประเทศเดียวกัน) ได้ อย่างไม่จำกัดจำนวนทีเที่ยวบินและแบบอากาศยาน โดยมีเงื่อนไขว่าจุดหนึ่งในเมืองเหล่านั้นต้องเป็นจุดทีไม่ใช่เมืองหลวง

3. การวิเคราะห์ผลกระทบ การจัดทำความตกลงพหุภาวคั้อาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ และพิธีสารแนบท้ายทั้ง 2 ฉบับ เป็นไปดามนโยบายของผู้นำอาเซียน ทีประสงค์ให้สายการบินในอาเซียนมีความคล่องตัวในการวางแผนและการดำเนินบริการ ณ จุดต่างๆ ในอาเซียนอย่างเต็มที่ อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมอื่นๆ ทีเกี่ยวข้อง ตลอดจนจะส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาคอาเซียนเจริญเติบโตต่อไป

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
บริการเดินอากาศในอาเซียนตามที่ได้อ้างไว้ในแผนปฏิบัติการในการรวมกลุ่มและเปิดเสรีของ
การขนส่งทางอากาศของอาเซียนที่ได้รับรองในที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน
(เอทีเอ็ม) ครั้งที่สิบ (10) เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ที่กรุงพนมเปญ 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 และยืนยันว่าตนให้ความสำคัญในเรื่องการกระทำหรือการคุกคามต่อความมั่นคง
ปลอดภัยของอากาศยาน ที่ซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคลหรือทรัพย์สิน เป็น
ผลเสียต่อการดำเนินการของการขนส่งทางอากาศ และบ่อนทำลายความมั่นใจของประชาชนใน
เรื่องความปลอดภัยของการบินพลเรือน

ปรารถนาที่จะอำนวยความสะดวกและส่งเสริมบริการเดินอากาศและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องของตน
เพื่อเสริมการอำนวยความสะดวกของการขนส่งอื่นและความพยายามในการเปิดเสรีในอาเซียน

ยืนยันข้อผูกพันโดยรวมที่จะสร้างตลาดการบินร่วมอาเซียน (เอเอสเอเอ็ม) ภายในปี ค.ศ. 2015

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

ปรารถนาที่จะทำความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่ง
ผู้โดยสารทางอากาศ

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้เท่านั้น นอกจากบริบทต้องการให้หมายความเป็น
อย่างอื่น

1. คำว่า "อนุสัญญา" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิด
ให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 และรวมถึง (1) ข้อแก้ไขใด ๆ ที่มีผล
บังคับใช้ตามข้อ 94(ก) ของอนุสัญญา และซึ่งได้ให้สัตยาบันโดยภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด
แห่งความตกลงนี้ และ (2) ภาคผนวกใด ๆ หรือข้อแก้ไขใด ๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่ง
อนุสัญญา นั้น ตราบเท่าที่ภาคผนวกและข้อแก้ไขมีผลใช้บังคับตามเวลาที่กำหนดสำหรับภาคี
ผู้ทำความตกลงทั้งหมดแห่งความตกลงฯ นี้
2. คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ให้หมายถึง รัฐมนตรีที่รับผิดชอบด้านการบินพลเรือน หรือ
บุคคลหรือองค์คณะใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ซึ่งในเวลานั้นปฏิบัติโดย
รัฐมนตรี หรือหน้าที่ที่คล้ายคลึงกัน
3. คำว่า "สายการบินที่กำหนด" ให้หมายถึง สายการบินสายหนึ่งที่ได้รับการกำหนดและ
อนุญาต ตามข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) แห่งความตกลงฉบับนี้
4. คำว่า "อาณาเขต" ให้หมายถึง อาณาเขตพื้นดิน พื้นน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต ทะเลหมู่เกาะ
พื้นทะเล และดินใต้ทะเลที่ว่านั้น และห้วงอากาศเหนือบริเวณนั้น
5. คำว่า "บริการเดินอากาศ" และ "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" และ "สายการบิน" ให้มี
ความหมายตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 96 แห่งอนุสัญญา ตามลำดับ
6. คำว่า "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้หมายถึง ราคาที่จะต้องจ่ายสำหรับการขนส่งคนโดยสาร
และสินค้า และเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งใช้กับราคาเหล่านี้ รวมทั้งราคาและเงื่อนไขสำหรับตัวแทนและ
บริการเพิ่มเติมอื่น ๆ แต่ไม่รวมค่าจ้างและเงื่อนไขสำหรับการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์
7. คำว่า "เส้นทางบินที่ระบุ" ให้หมายถึง เส้นทางที่ระบุในพิกัดเส้นทางบินแนบท้ายความตกลง
ฉบับนี้
8. คำว่า "บริการที่ตกลง" ให้หมายถึง บริการเดินอากาศแบบประจำที่กระทำการรับขนส่งผู้โดยสาร
สินค้า และ/หรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยแยกหรือรวมกัน เพื่อผลตอบแทนหรือค่าจ้าง ตามเส้นทาง
ที่ระบุ
9. คำว่า "การแวะลงมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า" ให้หมายถึง การแวะลงของบริการ
เดินอากาศระหว่างประเทศที่มีความมุ่งประสงค์อื่นนอกจากการนำขึ้น หรือขนลง ซึ่งผู้โดยสาร
สินค้า และ/หรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์
10. คำว่า "ค่าภาระ" ให้หมายถึง ค่าภาระที่เรียกเก็บจากสายการบินโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ
หรือได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจให้เรียกเก็บ ในการจัดหาทรัพย์สินของสนามบิน หรือ
สิ่งอำนวยความสะดวก หรือเครื่องช่วยในการเดินอากาศ รวมทั้งบริการที่เกี่ยวข้อง และสิ่ง
อำนวยความสะดวกสำหรับอากาศยาน ลูกเรือ ผู้โดยสาร และสินค้า
11. คำว่า "ความตกลงฯ" ให้หมายถึง ความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวก และพิธีสารประกอบการ
ดำเนินการของความตกลงนี้และข้อแก้ไขใด ๆ ในความตกลงหรือภาคผนวกหรือพิธีสารประกอบ
การดำเนินการ
12. คำว่า "ผู้เก็บรักษา" ให้หมายถึง เลขาธิการอาเซียน และ
13. ข้ออ้างอิงทั้งหมดที่อ้างถึงคำเอกพจน์ให้รวมถึงคำพหูพจน์ และข้ออ้างอิงทั้งหมดที่อ้างถึงคำ
พหูพจน์ให้รวมถึงคำเอกพจน์

ข้อ 2 การให้สิทธิ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิแก่ภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ - สำหรับการให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ดังต่อไปนี้
 - ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง
 - ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาเขตของตน โดยไม่มีความมุ่งประสงค์ทางการค้า และ
 - ค) สิทธิต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้ รวมทั้งสิทธิต่าง ๆ ที่ระบุในภาคผนวก 1 (ใบพิกัดบริการเดินอากาศ) และ ในกรณีที่ใช้ได้ ภาคผนวก 2 (พิธีสารประกอบการดำเนินการ 1 และ 2) ของความตกลงนี้
2. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย นอกเหนือจากสายการบินที่ได้แจ้งกำหนดภายใต้ข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงนี้ สามารถบินถึงสิทธิต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในวรรค 1 (ก) และ (ข) ของข้อนี้ได้ด้วยสายการบินนั้นจะต้องมีคุณสมบัติครบตามเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบต่าง ๆ ซึ่งโดยปกติใช้กับการดำเนินบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยภาคีผู้ทำความตกลงที่พิจารณาคำขอ
3. ไม่มีข้อความใดในความตกลงนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อบินจากในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

ข้อ 3

การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินได้มากสายเท่าที่ต้องการ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามความตกลงฯ นี้ และมีสิทธิที่จะถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดดังกล่าว 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 และระเบียบที่ใช้เป็นปกติในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศที่ภาคีผู้ทำความตกลงใช้ในการพิจารณาคำขอ และ

- ค) ภาคิผู้ทำควมดกลงที่กำหนดสายการบินได้ทำตมข้อกำหนดที่วางไว้ในข้อ 5 (ควมปลอดกัย) และข้อ 6 (การรักษควมปลอดกัยการบิน) ของควมดกลงนี้
3. ภาคิผู้ทำควมดกลงต่ง ๆ ที่อนุญาตให้ดำเนินการตมวรรค 2 ของข้อนี้ จะต้งแจ้งเรื่องการดำเนินการเช่นว่ำนั้นไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคิผู้ทำควมดกลงทั้งหมดทรบต่อไป

ข้อ 4

การระงับ การเพิกถอน การพักใช้ และการตั้งข้อจำกัดใใบอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคิผู้ทำควมดกลงแต่ละฝ่ยมีสิทธิที่จะระงับ เพิกถอน พักใช้ ดั่งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคตมที่อ้างถึงในข้อ 3 (การกำหนดสายการบิน และการอนุญาตดำเนินการ) ของควมดกลงนี้ กับสายการบินที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ่ยหนึ่ง เป็นการชั่วคราวหรือถาวร เมื่อ
 - ก) สายการบินไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ามีคุณสมบัติตมข้อ 3 วรรค 2 (ก) (1) หรือ (2) หรือ (3) ตมที่นำมาใช้ได้ หรือ
 - ข) สายการบินไม่สามารถปฏิบัติตมกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบตมที่อ้างถึงในข้อ 14 (การใช้กฎหมายและข้อบังคับ) ของควมดกลงนี้ หรือ
 - ค) ภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ่ยมิได้คงไว้และจัดการมาตรฐานตมที่วางไว้ในข้อ 5 (ควมปลอดกัย) ของควมดกลงนี้
2. เว้นแต่การดำเนินการอย่างฉับพลันจะจำเป็นเพื่อป้องกันการใช้ปฏิบัติตมวรรค 1 (ข) หรือ 1 (ค) ของข้อนี้ต่อไปอีก สิทธิที่กำหนดขึ้นตมข้อนี้จะใช้ได้ภายหลังจากที่มีการปรึกษาหารือกับภาคิผู้ทำควมดกลงที่กำหนดสายการบินเท่านั้น ตมบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในข้อ 16 (การปรึกษาหารือและการแก้ไขควมดกลง)
3. ภาคิผู้ทำควมดกลงที่ได้ใช้สิทธิในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ดั่งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินหนึ่งหรือสายการบินหลายสายตมวรรค 1 ของข้อนี้ จะต้งแจ้งการดำเนินการไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคิผู้ทำควมดกลงทั้งหมดทรบต่อไป
4. ควมในข้อนี้ ไม่ได้จำกัดสิทธิของภาคิผู้ทำควมดกลงใด ๆ ในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ดั่งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำควมดกลงอื่น ตมบทบัญญัติของข้อ 6 (การรักษควมปลอดกัยการบิน)

ข้อ 5

ควมปลอดกัย

1. เพื่อควมมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตมควมดกลงนี้ ภาคิผู้ทำควมดกลงแต่ละฝ่ยจะต้งยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใสำคัญสมควรเดินอากาศ ใสำคัญควมสามารถ และใอนุญาตต่ง ๆ ซึ่งออกและกระทำใใช้ได้โดยภาคิผู้ทำควมดกลงที่กำหนดสายการบินนั้น ซึ่งยังคงมีผลใช้ได้อยู่ โดยมีเงื่อนไขว่ข้อกำหนดในการออกใสำคัญหรือใอนุญาตนั้นจะต้งทำเทียบมมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตมอนุสัญญาฯ เป็นอย่งน้อย อย่งไรก็ดี ภาคิผู้ทำควมดกลงแต่ละฝ่ยสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใสำคัญควมสามารถและใอนุญาตที่ออกให้หรือกระทำใสมบูรณ์แก่คนชาติของตนโดยภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ่ยหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน
2. ภาคิผู้ทำควมดกลงแต่ละฝ่ยอาจร้องขอใให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานควมปลอดกัยและการรักษควมปลอดกัยที่คงไว้โดยภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ่ย ในเรื่องเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกลงนั้น ภายหลังจากการหารือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำ

ความตกลงฝ่ายแรกพบว่าภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายมิได้คงไว้และจัดการมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยรวมถึงข้อกำหนดต่าง ๆ ในเรื่องดังกล่าว อย่างน้อยเท่ากับมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายจะได้รับแจ้งการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่าง ๆ ซึ่งจำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายจะต้องจัดการแก้ไขอย่างเหมาะสม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิค กับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง หรือหลายสายที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในกรณีที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายไม่ได้ดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสมภายในเวลาที่เหมาะสม

ข้อ 6

การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของคนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอันบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และอนุสัญญาหรือพิธีสารอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดรวมเป็นภาคีอยู่
2. เมื่อมีการร้องขอจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายและการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น และทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และเพื่อแจ้งให้ทราบถึงการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญา ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะต้องกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน ผู้ประกอบการอากาศยานผู้มิถินที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาถาวรอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น
4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องทราบถึงข้อบทเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของตน และต้องมีมาตรการที่พอเพียงที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัวของลูกเรือ รวมทั้งสินค้าและพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างนำขึ้นหรือขนลง ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย
5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามของการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่น ๆ ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน คนโดยสาร และลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกใน

การสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นนั้น โดยเร็วและอย่างปลอดภัย

6. เมื่อภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลอันสมควรให้เชื่อได้ว่าภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินการผิดไปจากข้อกำหนดการรักษความปลอดภัยของข้อนี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงนั้นอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือทันทีกับเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การไม่บรรลุถึงข้อตกลงที่น่าพอใจภายใน 15 วัน นับจากวันที่ได้รับการร้องขอ จะต้องเป็นเหตุในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขและข้อจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อปรากฏเหตุฉุกเฉิน ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจใช้มาตรการชั่วคราวก่อนครบกำหนด 15 วัน

7. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายต้องกำหนดให้สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่ให้บริการไปยังภาคีผู้ทำความตกลงนั้นยื่นแผนการรักษความปลอดภัยของผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองโดยเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงของสายการบินนั้นเพื่อให้การยอมรับ

ข้อ 7

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

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

ข้อ 8

การดำเนินการบริการด้วยอากาศยานเช่า

1. เมื่อสายการบินที่กำหนดเสนอที่จะใช้อากาศยานนอกเหนือจากที่ดินเป็นเจ้าของในการให้บริการเดินอากาศที่กำหนดไว้ตามความตกลงนี้ จะกระทำได้โดยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขดังต่อไปนี้เท่านั้น
 - ก) ข้อตกลงต่าง ๆ จะต้องไม่เป็นเสมือนการอนุญาตให้สายการบินผู้ให้เช่าได้รับสิทธิรับขนการจราจรที่สายการบินนั้นไม่ได้มีสิทธิอยู่
 - ข) ผลประโยชน์ด้านการเงินที่สายการบินผู้ให้เช่าได้รับ จะต้องไม่ขึ้นอยู่กับผลกำไรหรือขาดทุนของการดำเนินการบริการของสายการบินที่กำหนดที่เกี่ยวข้อง และ

- ค) ความรับผิดชอบต่อความสมควรเดินอากาศที่มีอยู่และความเพียงพอของมาตรฐานการปฏิบัติการบินและการบำรุงรักษาของอากาศยานที่เข้ามา ซึ่งดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องกำหนดขึ้นและเป็นไปตามอนุสัญญาฯ
2. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งจะไม่ถูกห้ามในการจัดบริการโดยใช้อากาศยานเช่า โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อตกลงการเช่าใดๆ ที่ได้มีการจัดทำจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขต่างๆ ที่ได้ระบุไว้ในข้อ 1 ของความตกลงนี้

ข้อ 9

กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์

1. ตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะมีสิทธิ

ก) เกี่ยวกับการเข้ามา การพำนักอาศัย และการว่าจ้าง การนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายอื่น ซึ่งบุคลากรในด้านการบริหาร ผู้ชำนาญพิเศษอื่นๆ เครื่องใช้สำนักงาน และเครื่องใช้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และวัสดุส่งเสริมการขายต่างๆ ที่ใช้ในการดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ

ข) ตั้งสำนักงานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นเพื่อมุ่งประสงค์ในการจัดหาส่งเสริม และขายบริการขนส่งทางอากาศ

ค) ทำการขายบริการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายโดยตรง และขายบริการขนส่งดังกล่าว ตามดุลพินิจของสายการบิน ผ่านตัวแทน และบุคคลใดๆ มีอิสระในการที่จะซื้อบริการขนส่งนั้นด้วยเงินสดหรือเงินสกุลท้องถิ่นที่ซื้อขายในอาณาเขตนั้น หรือ ในเงินสกุลของประเทศอื่นที่อาจแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ

ง) แลกเปลี่ยนและส่งกลับไปยังอาณาเขตของบริษัทตนเมื่อต้องการ ซึ่งเงินรายได้ที่เกิดขึ้นภายในประเทศที่เกินไปจากเงินใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายในประเทศ การแลกเปลี่ยนและส่งกลับจะต้องได้รับอนุญาตโดยพลันโดยไม่มีข้อบังคับหรือภาษีที่เกี่ยวข้อง ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้กับการซื้อขายและการส่งเงินออกขณะนั้นในวันที่สายการบินยื่นขอส่งเงินครั้งแรก การแลกเปลี่ยนและส่งกลับเช่นว่านั้นจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบังคับการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของภาคีผู้ทำความตกลงที่เกี่ยวข้อง และ

จ) ในการชำระค่าใช้จ่ายท้องถิ่น รวมทั้งซื้อเชื้อเพลิง ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ด้วยเงินสดหรือเงินสกุลท้องถิ่น สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าว ตามดุลพินิจของตน ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นในเงินสกุลที่แลกเปลี่ยนโดยเสรีที่กำหนดโดยข้อบังคับเงินสกุลท้องถิ่น

2. ในการดำเนินการหรือเสนอบริการที่ได้รับอนุญาตในเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายอาจเข้าร่วมในข้อตกลงร่วมมือด้านการตลาด ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับและนโยบายแห่งชาติ ซึ่งอาจรวมถึง แต่ไม่เป็นการจำกัดเฉพาะการใช้เที่ยวบินร่วมกัน การตกลงซื้อขายระวางที่นั่งบนเที่ยวบินร่วมกับ

ก. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน และ

ข. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ

โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้เข้าร่วมในข้อตกลงดังกล่าว มีสิทธิรับขนการจราจรและได้รับการอนุญาตอันเหมาะสมและมีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ใช้กับข้อตกลงนั้น

3. สายการบินผู้ทำการตลาดอาจต้องยื่นขอความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ในข้อตกลงร่วมมือด้านการตลาดใดๆ กับสายการบินผู้ทำการบินตามวรรค 2 ของข้อนี้ ก่อนแนะนำบริการที่เสนอ

4. เมื่อเสนอขายบริการ สายการบินที่ทำการตลาด จะต้องทำความเข้าใจกับผู้ซื้อบัตรโดยสาร ของบริการนั้น ณ จุดขายให้ชัดเจนว่า สายการบินใดเป็นผู้ดำเนินบริการในแต่ละช่วงเส้นทางที่ ให้บริการ และสายการบินใดเป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

ข้อ 10 คำภาวะ

1. ภาคิผู้ทำควมดกกลงจะต้งไม่เรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บคำภาวะกับสายการบินที่ กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ด้วยอัตราที่สูงกว่าคำภาวะที่เรียกเก็บกับสายการ บินของตนเองในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะคล้ายกัน
2. ภาคิผู้ทำควมดกกลงแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการปรึกษาหารือในเรื่องคำภาวะต่างๆ ระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บและสายการบินที่ใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่จัดให้โดยเจ้าหน้าที่ที่เรียกเก็บนั้น ถ้าเป็นไปได้โดยผ่านองค์กรตัวแทนของสายการบิน และจะต้องมีการให้ข่าวสารอย่างมีเหตุมีผลในข้อเสนอในการเปลี่ยนแปลงคำภาวะที่เรียกเก็บ ต่างๆ แก่ผู้ใช้บริการเพื่อแสดงความเห็นของตนก่อนมีการเปลี่ยนแปลง ภาคิผู้ทำควมดกกลงแต่ละ ฝ่ายยังต้องสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บคำภาวะของตนและผู้ใช้บริการ ดังกล่าวแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับคำภาวะต่างๆ

ข้อ 11 อากรศุลกากร

1. ภาคิผู้ทำควมดกกลงแต่ละฝ่ายจะต้องให้การยกเว้นบนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทนแก่ สายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างเต็มที่เท่าที่จะเป็นไปได้ตาม กฎหมายแห่งชาติ จากค่าอากรศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบ และค่า อากรและค่าภาวะอื่นๆ สำหรับอากาศยาน น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องบริภัณฑ์ภาคพื้น น้ำมันสิ้น วัสดุทางเทคนิคที่ใช้แล้วหมดเปลืองได้ เครื่องอะไหล่ ซึ่งรวมถึงเครื่องยนต์ เครื่องบริภัณฑ์ปกติ ของอากาศยาน พัดอากาศยาน และรายการอื่นๆ เช่น โบตราส่งสินค้า วัสดุสิ่งพิมพ์ใด ๆ ที่มี เครื่องหมายของบริษัทพิมพ์อยู่ และวัสดุเผยแพร่ที่แจกจ่ายโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายของสายการบินที่ กำหนดนั้น ซึ่งมุ่งหมายจะใช้หรือใช้เฉพาะกับการดำเนินการหรือการให้บริการของอากาศยาน ของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่ายดังกล่าวในการดำเนินบริการที่ตกลง เท่านั้น
2. การยกเว้นต่างๆ ที่ให้โดยข้อนี้จะใช้กับรายการที่ได้อ้างถึงในวรรค 1
 - ก) นำมาใช้ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกกลงโดยหรือในนามของสายการบินที่กำหนด ของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
 - ข) อยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงหนึ่งในระหว่างขา เข้ามาหรือออกไปจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่าย หรือ
 - ค) นำขึ้นบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงหนึ่งในอาณาเขต ของภาคิผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่ายและตั้งใจที่จะใช้ในการดำเนินบริการที่ตกลงไม่ว่ารายการดังกล่าวจะถูกใช้หรือบริโภคทั้งหมดภายในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกกลงที่ ให้ การยกเว้นหรือไม่ โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงความเป็นเจ้าของในอาณาเขตของ ภาคิผู้ทำควมดกกลงดังกล่าว
3. เครื่องบริภัณฑ์ปกติบนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุ และเครื่องใช้สอยที่ปกติอยู่บนอากาศยาน ของสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมดกกลงแต่ละฝ่าย อาจนำลงในอาณาเขตของภาคิ ผู้ทำควมดกกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขต

นั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่าง ๆ ที่นำลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ ดังกล่าว จนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือมิฉะนั้นถูกจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร

4. การยกเว้นต่างๆ ที่ให้ไว้ในข้อนี้จะให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งได้มีสัญญา กับสายการบินที่กำหนดอื่นด้วย ที่ซึ่งจะได้รับการยกเว้นเช่นเดียวกันจากภาคีผู้ทำความตกลงอื่นหรือภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ ในการยืมหรือถ่ายโอนรายการต่างๆ ที่ระบุในวรรค 1 ของข้อนี้ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือภาคีผู้ทำความตกลงต่างๆ

ข้อ 12

การแข่งขันที่เป็นธรรม

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลง

1. ว่าสายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายจะมีโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะแข่งขันในการให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงนี้ และ
2. จะดำเนินการบริหารจัดการเลือกปฏิบัติและ/หรือวิธีปฏิบัติต่างๆ ที่ต่อต้านการแข่งขันทุกรูปแบบ โดยภาคีผู้ทำความตกลงนั้น และ/หรือ สายการบินที่กำหนดของคนที่ถือได้ว่ามีผลเป็นปฏิบัติขัดต่อสถานะการแข่งขันของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอื่นใด ๆ

ข้อ 13

มาตรการปกป้อง

1. ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ตกลงว่าการกระทำของสายการบินดังต่อไปนี้ อาจถือได้ว่าเป็นการกระทำที่อาจจะเป็นปฏิปักษ์ต่อการแข่งขันซึ่งควรได้รับการตรวจสอบอย่างใกล้ชิด
 - ก. การเรียกเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมตามเส้นทางต่างๆ ในระดับที่ซึ่งโดยรวมไม่เพียงพอที่จะคุ้มกับต้นทุนของการจัดหาบริการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง
 - ข. การเพิ่มของความจุ หรือความถี่ของการให้บริการเดินอากาศอย่างมากเกินควร
 - ค. การกระทำที่สงสัยนั้นเป็นการกระทำอย่างต่อเนื่องมากกว่าจะเป็นการกระทำเพียงชั่วคราว
 - ง. การกระทำที่สงสัยมีผลกระทบต่อด้านลบอย่างร้ายแรงทางเศรษฐกิจ 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. หากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพิจารณาเห็นว่าการดำเนินการที่จงใจหรือที่กระทำโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจสร้างพฤติกรรมไม่เป็นธรรมในการแข่งขันตามรายการที่ได้บ่งชี้ไว้ในวรรค 1 หรือการเลือกปฏิบัติใด ๆ โดยวิธีให้การช่วยเหลือ และ/หรือ อุดหนุนเกินควรของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือตามข้อ 16 (การปรึกษาหารือและการแก้ไขความตกลง) โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะยุติปัญหา การร้องขอใดๆ ดังกล่าวจะต้องส่งมาพร้อมกับข้อสังเกตที่ชี้แจงเหตุผลของการร้องขอ และการปรึกษาหารือจะต้องเริ่มภายในสิบห้า (15) วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอนั้น
4. หากภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ไม่สามารถบรรลุข้อยุติของปัญหาโดยการปรึกษาหารือ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดอาจร้องขอให้ใช้กลไกการยุติข้อพิพาทตามข้อ 17 (การระงับข้อพิพาท) เพื่อยุติข้อพิพาท

5. ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ้ายมีสิทธิที่จะระงับ การเพิกถอน การพักใช้ และการตั้งเงื่อนไข หรือข้อจำกัดในใบอนุญาตดำเนินการของสายการบินที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้าย หนึ่งเป็นการชั่วคราว เมื่อมีเหตุผลอันเชื่อได้ว่าภาคิผู้ทำควมตกลดฝ้ายหนึ่งได้กระทำอย่างไม เป็นธรรม หรือเป็นปฏิปักษ์ต่อการแข่งขัน หรือสายการบินที่กำหนดของตนได้กระทำการที่ ผลกระทบอย่างร้ายแรง อันเกี่ยวเนื่องกับวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้

ข้อ 14

การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

1. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลดฝ้ายหนึ่ง กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบ ที่เกี่ยวกับการดำเนินการบริการและการเดินอากาศของอากาศยานจะต้อง ได้รับการปฏิบัติตามโดยสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่ง
2. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลดหนึ่ง กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบ ของภาคินั้นที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้เข้ามา หรือออกจากอาณาเขตของ ตน ของลูกเรือ หรือสินค้า บนอากาศยาน (รวมถึงข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้าประเทศ การตรวจ ปล่อย การรักษาความปลอดภัยการบิน การตรวจคนเข้าเมือง หนังสือเดินทาง ศุลกากร และการ กักกันโรค หรือ ข้อบังคับการไปรษณีย์ ในกรณีของไปรษณีย์ภัณฑ์) จะต้องได้รับการปฏิบัติตาม โดยผู้โดยสาร ลูกเรือ หรือสินค้า ดังกล่าวของสายการบินของภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้าย หรือ ผู้ทำการแทน
3. ผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้าที่แวะผ่านอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลดใดๆ และมีได้ ออกจากพื้นที่ของท่าอากาศยานที่สงวนไว้สำหรับการดังกล่าว จะไม่ต้องรับการตรวจสอบใดๆ ยกเว้นจะมีเหตุผลในเรื่องของการรักษาความปลอดภัยการบิน การควบคุมยาเสพติด การป้องกันกรเข้าเมืองอย่างผิดกฎหมาย หรือในสถานการณ์พิเศษ

ข้อ 15

สถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ้าย จะต้องจัดส่งรายการสถิติรายคาบ หรือข้อสนเทศที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับการจราจรที่รับขนบนบริการที่ตกลงให้แก่เจ้าหน้าที่การ เดินอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลดต่าง ๆ เมื่อได้รับการร้องขอ

ข้อ 16

การปรึกษาหารือและการแก้ไขควมตกลด

1. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลดต่าง ๆ จะปรึกษาหารือระหว่างกันเป็นระยะ โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างความมั่นใจว่าบทบัญญัติต่าง ๆ ของควมตกลดนี้จะได้รับการ ดำเนินการและการนำไปปฏิบัติให้เป็นผลเป็นที่น่าพอใจ เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นให้เริ่มต้นโดยเร็วที่สุดและไม่เกินกว่าหกสิบ (60) วัน นับแต่วันที่ภาคิ ผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่งได้รับคำร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านทาง การทูต หรือช่องทางที่ เหมาะสมอื่นๆ พร้อมคำอธิบายในประเด็นต่างๆ ที่จะหยิบยกขึ้นหารือ เมื่อเป็นที่ตกลงกันใน เรื่องวันที่จะปรึกษาหารือ ภาคิผู้ทำควมตกลดฝ้ายที่ร้องขอจะต้องแจ้งภาคิผู้ทำควมตกลด ทั้งหมดเกี่ยวกับการปรึกษาหารือและประเด็นที่จะหยิบยกขึ้นหารือด้วย ภาคิผู้ทำควมตกลด ใดๆ อาจเข้าร่วมประชุมได้ เมื่อการปรึกษาหารือได้ข้อยุติ ภาคิผู้ทำควมตกลดทั้งหมด รวมทั้ง ผู้เก็บรักษา จะได้รับการแจ้งผลการหารือ
2. หากภาคิผู้ทำควมตกลดต่าง ๆ จำนวนหนึ่งในสามประสงค์จะแก้ไขบทบัญญัติใดๆ ในควม ตกลงนี้ จะได้รับสิทธินั้นโดยให้ร้องขอไปยังเลขาธิการอาเซียน เพื่อให้มีการเรียกประชุมภาคิ ผู้ทำควมตกลดทั้งหมดโดยไม่น้อยกว่าสิบสอง (12) เดือน หลังจากการมีผลบังคับใช้ของควม

ตกลงนี้ เพื่อพิจารณาข้อแก้ไขใดๆ ต่อความตกลงตามที่เสนอ การแก้ไขปรับปรุงเช่นว่านั้น หากมีการตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด และหากจำเป็น หลังจากการปรึกษาหารือตามวรรค 1 ของข้อนี้ จะมีผลบังคับใช้เมื่อมีภาคีผู้ทำความตกลงมากกว่าครึ่งหนึ่ง ได้ยื่นสัตยาบันสารหรือตราสารรับรองการแก้ไขนี้

3. ในกรณีที่ได้มีการจัดทำอนุสัญญาหลายฝ่ายทั่วไปเกี่ยวกับบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งผูกพันภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ความตกลงฉบับนี้ จะได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับ บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาเช่นว่านั้น

ข้อ 17

การระงับข้อพิพาท

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

ข้อ 18

ความสัมพันธ์กับความตกลงอื่น

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

ข้อ 19

บทบัญญัติสุดท้าย

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

“บทบัญญัติสุดท้าย” ของแต่ละพิธีสารประกอบการดำเนินการตามลำดับ บทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้จะใช้ได้เฉพาะกับพิธีสารประกอบการดำเนินการที่เกี่ยวข้องซึ่งมีผลใช้บังคับระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ได้ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับเท่านั้น

5. ผู้เก็บรักษาจะคงเป็นศูนย์กลางจดทะเบียนของการกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการตามข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงฉบับนี้

6. ผู้เก็บรักษาจะจดทะเบียนความตกลงฉบับนี้ไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทันทีที่มีผลใช้บังคับ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามความตกลงพหุภาคีอาเซียว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศฉบับนี้

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

แทนรัฐในดรูซซาลาม

เพอิน ดาโต๊ะ อาบู บาการ์ อาปง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

ดรัม อีฟเติก
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

จัสมาน ชยาฟี จามาล
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สมมาต พลเสนา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

ดาโต๊ะ สรี ออง ดี คีท
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

พลตรีเต็ง ส่วย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

สินโดร อาร์. เมนโดซา
ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

เรย์มอนด์ ลิม
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

โสภณ ชาร์มย์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

โฮ เจีย ดุง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

ภาคผนวก 1
บริการเดินอากาศแบบประจำ

ส่วนที่ 1

เส้นทางบินและสิทธิรับขนการจราจร

1. ขึ้นอยู่กับกฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย และเป็นไปตามข้อ 12 เรื่องการแข่งขันอย่างเป็นทางการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิ ตามข้อกำหนดในการกำหนดสายการบินของตน ในการดำเนินบริการจากจุดใดๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบิน ผ่านจุดระหว่างทางใดๆ ไปยังจุดใดๆ 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. ในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวบิน สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายอาจเลือก
 - ก. ดำเนินบริการในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง หรือทั้งสองทิศทาง
 - ข. รวมชื่อเที่ยวบินต่างๆ ไว้ในการดำเนินการบินของอากาศยานครั้งเดียวกัน
 - ค. ให้บริการจุดระหว่างทาง และจุดพื้นต่างๆ กับจุดต่างๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ตามเส้นทางบินในแบบที่จะผสมรวมจุดเหล่านั้นอย่างไรก็ได้ และตามลำดับก่อนหลังอย่างไรก็ได้
 - ง. เว้นไม่แวะลง ณ หนึ่งจุดหรือหลายจุดใดๆ และ
 - จ. ส่งต่อการจราจรจากอากาศยานใดๆ ของสายการบินตนไปยังอากาศยานอื่นใดของสายการบินของตน ณ จุดใดๆ ตามเส้นทางบิน
 - ฉ. ให้บริการในจุดที่อยู่ก่อนจะถึงอาณาเขตของตน โดยจะเปลี่ยนหรือไม่เปลี่ยนอากาศยานหรือชื่อเที่ยวบินก็ได้ และอาจเผยแพร่และโฆษณาบริการดังกล่าวต่อสาธารณะเสมือนเป็นเที่ยวบินต่อเนื่องได้

โดยไม่มีข้อจำกัดด้านทิศทางหรือด้านภูมิศาสตร์ และไม่มีการสูญเสียสิทธิใดๆ ในการรับขนการจราจรที่ได้รับอนุญาตภายใต้ความตกลงนี้ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า เป็นการให้บริการจากจุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้แต่งตั้งสายการบิน

2. ในช่วงเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง หรือหลายช่วงเส้นทางตามเส้นทางบินที่ระบุข้างต้น สายการบินที่กำหนดใดๆ อาจดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยไม่มีข้อจำกัดในการเปลี่ยนอากาศยาน ณ จุดใด ๆ ตามเส้นทาง แบบหนึ่งต่อหนึ่ง (ยกเว้นการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน) โดยมีเงื่อนไขว่า ในบริการขนส่งทิศทางขาออก บริการเดินอากาศที่พ้นจากจุดดังกล่าวนั้นจะต้องเป็นการเดินอากาศต่อเนื่องจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบิน และในทิศทางขาเข้า บริการเดินอากาศไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินจะต้องเป็นการขนส่งต่อเนื่องจากจุดที่พ้นไปจากจุดดังกล่าว

3. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจต้องยื่นกำหนดการบินประจำของตนเพื่อขอความเห็นชอบต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยสามสิบ (30) วัน ก่อนดำเนินบริการที่ตกลง การแก้ไขใด ๆ หลังจากนั้น จะต้องยื่นให้พิจารณาอย่างน้อยสิบห้า (15) วันก่อนการดำเนินการ
4. สำหรับเที่ยวบินเพิ่มเติมที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งประสงค์จะดำเนินบริการที่ตกลงนอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับการเห็นชอบแล้ว สายการบินนั้นจะต้องขออนุญาตล่วงหน้าจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง คำขอตกลงแล้วโดยปกติจะต้องยื่นอย่างน้อยสี่ (4) วันทำการก่อนการดำเนินบริการของเที่ยวบินดังกล่าว

ภาคผนวก 2

พิธีสารประกอบการดำเนินการ

ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะจัดทำพิธีสารประกอบการดำเนินการต่อไปนี้ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฉบับนี้

- ก) พิธีสาร 1 สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัดระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน และ
- ข) พิธีสาร 2 สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าอย่างไม่จำกัด ระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน

พิธีสาร 1
ว่าด้วยสิทธิริบชนกการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัด
ระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน

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

ระลึกถึง ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ลงนามเมื่อวันที่ () ที่ () ภาคผนวกและพิธีสารประกอบการดำเนินการของความตกลงฯ (ต่อไปเรียกว่า "ความตกลงฯ")

ตระหนักว่า ภาคผนวก 2 ของความตกลงฯ ได้กำหนดให้มีการจัดทำพิธีสารประกอบการดำเนินการ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฯ

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

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่าง ๆ ในการดำเนินบริการเดินอากาศ ที่จะให้บรรลุถึงการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ในอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – เส้นทางบิน และสิทธิริบชนกการจราจร

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการที่ตกลงจากเมืองที่มีท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของตนไปยังเมืองที่มีท่าอากาศยานระหว่างประเทศใด ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ และกลับ ด้วยสิทธิริบชนกการจราจรเสรีภาพที่สาม (3) และสี่ (4) อย่างเต็มที่ ภายใน 30 มิถุนายน ค.ศ. 2010 โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีกรณีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางทั้งสองจุดเป็นจุดที่เป็นเมืองหลวง

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 หรือให้การยอมรับพิธีสาร หลังจากการได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) แล้ว พิธีสาร จะมีผลใช้บังคับในวันที่ได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรอง จากภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าวนั้น
4. การแก้ไขบทบัญญัติต่างในพิธีสารฉบับนี้ ยกเว้นการระบจุดที่กำหนดเพิ่มเติม จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16 ของความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 1 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัดระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน

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

แทนบูรไนดารุสซาลาม

เพอฮิน ดาโต๊ะ อาบู บาการ์ อาปง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

ดรัม อีฟเติก
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

จัสมาน ชยาฟี จามาล
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สมมาต พลเสนา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

ดาโต๊ะ สรี ออง ดี คีท
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

พลตรีเต็ง ส่วย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

สินโดร อาร์. เมนโดซา
ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

เรย์มอนด์ ลิม
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

โสภณ ชาร์มย์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

โฮ เจีย ดุง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

พิธีสาร 2

ว่าด้วยสิทธิรับชมการจราจรเสรีภาพที่ห้าอย่างไม่จำกัด 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 “สิทธิรับชมการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5)” ให้นำหมายถึง
สิทธิรับชมการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5) ระหว่างทาง และผันไป ซึ่งจะเป็นการดำเนินการบริการ
ภายในอาเซียนทั้งหมด

ข้อ 2 – เส้นทางบิน และสิทธิรับชมการจราจร

ไม่รวมความตามข้อบทของส่วนที่ 2 วรรค 1(ง) ของภาคผนวก 1 ของความตกลงฯ นี้ สายการบิน
บินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ใช้
สิทธิรับชมการจราจรเสรีภาพที่ห้า (5) ในบริการที่ตกลงระหว่างเมืองที่มีท่าอากาศยานระหว่าง
ประเทศใด ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ภายใน 30 มิถุนายน ค.ศ. 2013 โดย
มีเงื่อนไขว่า ในการใช้สิทธิรับชมการจราจรเสรีภาพที่ห้าที่มีจุดที่เป็นเมืองหลวงร่วมด้วย จุดหนึ่ง
ในเมืองเหล่านั้นต้องเป็นจุดที่ไม่ใช่ท่าอากาศยานของจุดที่เป็นเมืองหลวง

ข้อ 3 – ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินบริการขนส่ง
ผู้โดยสารทางอากาศภายใต้พิธีสารนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2

ข้อ 4 – บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขาธิการอาเซียนผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรอง
ถูกต้องให้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที

2. พิธีสารฉบับนี้ ขึ้นอยู่กับการให้สัตยาบัน หรือการยอมรับ โดยภาคีผู้ทำความตกลงผู้ให้สัตยาบันหรือให้การยอมรับความตกลงฯ สัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองจะถูกเก็บรักษาไว้กับเลขานุการของอาเซียนผู้ซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายทราบถึงในการเก็บรักษา ดังกล่าวทันที

3. พิธีสารฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับในวันที่เลขานุการอาเซียนได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม(3) และจะมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ให้สัตยาบัน หรือให้การยอมรับเท่านั้น สำหรับภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สัตยาบัน หรือการยอมรับพิธีสารหลังการได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรองฉบับที่สาม (3) แล้ว พิธีสารจะมีผลใช้บังคับในวันที่ได้รับมอบสัตยาบันสาร หรือตราสารรับรอง จากภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าว

4. การแก้ไขบทบัญญัติต่าง ๆ ในพิธีสารฉบับนี้ จะมีผลโดยความยินยอมของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16 ของความตกลงฯ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามพิธีสาร 2 ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าอย่างไม่จำกัดระหว่างเมืองใด ๆ ในอาเซียน

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

แทนรัฐในดาร์ซาลาม

เพอิน ดาโต๊ะ อาบู บาการ์ อาปง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

ดรัม อีฟเด็ก
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

จัสมาน ชยาฟี จามาล
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สมมาต พลเสนา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนมาเลเซีย

ดาโต๊ะ สรี ออง ดี คีท
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสหภาพพม่า

พลตรีเต็ง ส่วย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

สินโดร อาร์. เมนโดซา
ปลัดกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

เรย์มอนด์ ลิม
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนราชอาณาจักรไทย

โสภณ ชาร์มย์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

โฮ เจีย ดุง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

**ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON
THE FULL LIBERALISATION OF
PASSENGER AIR SERVICES**

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

RECALLING the earlier ASEAN Leaders' decision to establish by 2020 the ASEAN Community, including the ASEAN Economic Community (AEC) made in the Declaration of ASEAN Concord II in Bali, Indonesia on 7 October 2003;

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

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

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

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

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

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

REAFFIRMING our collective commitment to build the ASEAN Single Aviation Market (ASAM) by 2015;

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

DESIRING to conclude an ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 DEFINITIONS

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

1. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: (i) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by all the Contracting Parties to this Agreement, and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are, at any given time, effective for all the Contracting Parties to this Agreement;

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

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

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

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

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

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

8. The term "agreed services" means scheduled air services performed for the carriage of passengers, cargo

and/or mail, separately or in combination, for remuneration or hire on the specified routes;

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

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

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

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

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

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

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

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c) the rights otherwise specified in this Agreement, including those rights stated in the Annex I (Scheduled Air Services) and, where applicable, Annex II (Implementing Protocols 1 and 2) of this Agreement.

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

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

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION OF AIRLINES

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

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

- a) (i) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both; or

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

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

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

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

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

ARTICLE 4
WITHHOLDING, REVOCATION, SUSPENSION AND
LIMITATION OF AUTHORISATION

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

- a) the airline has failed to prove that it is qualified under Article 3 paragraphs 2 (a) (i) or (ii) or (iii) as applicable; or
- b) the airline has failed to comply with laws, regulations, and rules referred to in Article 14 (Application of Laws and Regulations) of this Agreement; or
- c) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 5 (Safety) of this Agreement.

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

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

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

ARTICLE 5 SAFETY

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

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

conditions on or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 6 AVIATION SECURITY

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

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

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

permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

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

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

authority of the Contracting Party of that airline for acceptance.

ARTICLE 7 TARIFFS

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

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

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

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

ARTICLE 8 OPERATION OF LEASED AIRCRAFT

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

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

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

ARTICLE 9 COMMERCIAL ACTIVITIES

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

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

required for the operation of international air services;

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

2. In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, the designated airline(s) may, subject to

national laws and regulations and policies, enter into cooperative marketing arrangements which may include but are not limited to code-sharing or block-space with:

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

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

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

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

ARTICLE 10 USER CHARGES

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

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those

airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 11 CUSTOMS DUTIES

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

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

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

Contracting Party and intended for use in operating the agreed services

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

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

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

ARTICLE 12 FAIR COMPETITION

Each Contracting Party agrees:

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

Formatted: Complex Script
Font: Angsana New, (Complex)
Thai

affect the competitive position of a designated airline of any other Contracting Party.

ARTICLE 13 SAFEGUARDS

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

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

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

revision to or extension of such grant. Such information shall be treated with the utmost sensitivity and confidentiality.

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

4. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, any Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 17 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

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

ARTICLE 14 APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

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

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

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

ARTICLE 15 STATISTICS

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

ARTICLE 16 CONSULTATIONS AND AMENDMENT

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

requesting Contracting Party shall also notify all the other Contracting Parties of the consultations and the issues to be raised. Any Contracting Party may attend. Once the consultations have been concluded, all the Contracting Parties as well as the Depository shall be notified of the results.

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

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

ARTICLE 17 SETTLEMENT OF DISPUTES

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

ARTICLE 18
RELATIONSHIP TO OTHER AGREEMENTS

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

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

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

ARTICLE 19
FINAL PROVISIONS

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

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

Depository shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

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

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

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

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

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services.

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

For Brunei Darussalam:

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

For the Kingdom of Cambodia:

.....
TRAM IVTEK
Minister of Public Works and Transport

For the Republic of Indonesia:

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:

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

For Malaysia:

.....
DATO' SRI ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:

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

For the Republic of the Philippines:

.....
LEANDRO R. MENDOZA
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:

.....
SOPHON ZARUM
Minister for Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport

ANNEX I

Scheduled Air Services

Section 1

Routing and Traffic Rights

1. Subject to the national laws and regulations of each Contracting Party and in accordance with Article 12 on Fair Competition, the designated airline(s) of each Contracting Party shall, in accordance with the terms of their designation, be allowed to operate from any points in the territory of the Contracting Party designating the airline via any intermediate points to any points in the territory of any other Contracting Party and to any points beyond in any combination or order, provided that all the points are international airports.

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

3. Each Contracting Party undertakes to accord designated airlines of all Contracting Parties which have ratified this Agreement and corresponding Implementing Protocols thereto no less favourable treatment than that accorded to its own airlines with respect to the access to its cities with international airports as laid out in the Implementing Protocols of this Agreement.

Section 2

Operational Flexibility

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

- a) operate flights in either or both directions;
- b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

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

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

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

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

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

ANNEX II

IMPLEMENTING PROTOCOLS

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

- a) Protocol 1 Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Between Any ASEAN Cities; and
- b) Protocol 2 Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Between Any ASEAN Cities.

PROTOCOL 1
ON UNLIMITED THIRD AND FOURTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS
BETWEEN ANY ASEAN CITIES

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

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services signed on XX in XXXX, its Annexes and its Implementing Protocols (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Routing and Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate the agreed services from any cities with international airports in its territory to any cities with international airports in the territory of the other Contracting Parties and vice-versa with full third (3rd) and fourth (4th) freedom traffic rights by 30 June 2010, provided that in no case shall the origin and destination points both be capital cities.

Article 2 – Capacity and Frequency

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

Article 3 – Final Provisions

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

*Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services Protocol 1
Revised Draft – 6 August 2009*

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 1 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between Any ASEAN Cities.

DONE at, this day of 200.... in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam

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

For the Kingdom of Cambodia

.....
TRAM IVTEK
Minister of Public Works and Transport
Kingdom of Cambodia

For the Republic of Indonesia

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic

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

For Malaysia

.....
DATUK ONG TEE KEAT

Minister of Transport

For the Union of Myanmar

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

For the Republic of the Philippines

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

For the Republic of Singapore

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand

.....
SOPHON ZARUM
Minister for Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

PROTOCOL 2
ON UNLIMITED FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS
BETWEEN ANY ASEAN CITIES

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

RECALLING the ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services signed on XX in XXXX, its Annexes and its Implementing Protocols (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Definitions

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

Article 2 – Routing and Traffic Rights

Notwithstanding the provisions of Section 2 paragraph 1(d) of Annex I of this Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to exercise fifth (5th) freedom rights for the agreed services between any cities with international airports in the territories of other Contracting Parties by 30 June 2013. Provided that, in the exercise of fifth freedom rights involving a capital city, one of the cities shall be a point other than a capital city airport.

Article 3 – Capacity and Frequency

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

Article 4 – Final Provisions

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

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 2 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between Any ASEAN Cities.

DONE at, this day of 200.... in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam

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

For the Kingdom of Cambodia

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

For the Republic of Indonesia

.....
JUSMAN SYAFII DJAMAL
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic

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

For Malaysia

.....

DATUK ONG TEE KEAT
Minister of Transport

For the Union of Myanmar

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

For the Republic of the Philippines

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

For the Republic of Singapore

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand

.....
SOPHON ZARUM
Minister for Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam

.....
HO NGHIA DUNG
Minister of Transport

พิธีสารข้อผูกพันชุดที่ 6 ของบริการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

1. ความเป็นมา

1.1 การเจรจาการค้าบริการด้านการขนส่งทางอากาศเป็นการดำเนินการตามกรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน โดยมีการเจรจาผ่านมาแล้ว 4 รอบ รอบที่ 1 ระหว่างปี 2539-2541 รอบที่ 2 ระหว่างปี 2542-2544 รอบที่ 3 ระหว่างปี 2545-2547 และรอบที่ 4 ระหว่างปี 2548-2549 และได้จัดทำข้อผูกพันเพื่อการเปิดตลาดบริการเสริมด้านการขนส่งทางอากาศแล้ว 5 ชุด โดยประเทศไทยได้ยื่นข้อผูกพันไปแล้ว 5 กิจกรรม ได้แก่ (1) บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (2) การขายและการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศ (3) บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (4) บริการให้เช่าอากาศยานแบบไม่มีลูกเรือ และ (5) บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ

1.2 ในการประชุมร่วมกันของรัฐสภา ครั้งที่ 4 (สมัยสามัญทั่วไป) เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2552 ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติเห็นชอบการอนุมัติให้ประเทศไทยให้สัตยาบันพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ 5 ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

1.3 ปัจจุบันเป็นการเจรจา รอบที่ 5 ระหว่างปี 2551-2552 ประเทศสมาชิกอาเซียนได้หารือกันและขอให้ประเทศสมาชิก พิจารณาเปิดตลาดบริการเสริมอื่นๆ เพิ่มเติม และ/หรือปรับปรุงเงื่อนไขของบริการที่ได้ยื่นข้อผูกพันไว้แล้วให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น โดยมีประเทศสมาชิกอาเซียน 7 ประเทศยื่นข้อเสนอผูกพัน ขณะที่ไทยไม่ได้ยื่นข้อเสนอผูกพันในการเจรจาครั้งนี้ เนื่องจากกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการนำเสนอกรอบการเจรจาเพื่อกำหนดความร่วมมือด้านการขนส่งภายใต้กรอบอาเซียนต่อคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา พิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ ที่ประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียนได้มีมติให้นำเสนอพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ 6 ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงด้วยบริการของอาเซียนให้รัฐมนตรีขนส่งอาเซียนลงนาม ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 15 ในเดือนธันวาคม 2552 ณ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

2. หลักการและสาระสำคัญ

2.1 ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ยื่นข้อผูกพันจะต้องให้สิทธิและให้การปฏิบัติเป็นพิเศษสำหรับบริการตามที่ระบุในข้อผูกพันเฉพาะของตนแก่ประเทศสมาชิกอื่น ดังนี้

- | | |
|----------|---|
| บรูไน | - บริการซ่อมและบำรุงอากาศยาน บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ บริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ และบริการให้เช่า อากาศยานแบบไม่มีลูกเรือ |
| กัมพูชา | - บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ |
| สปป. ลาว | - บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ |
| มาเลเซีย | - บริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ |
| พม่า | - บริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ และบริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ |
| สิงคโปร์ | - บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน และบริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ |
| เวียดนาม | - บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ |

2.2 พิธีสารฯ จะมีผลใช้บังคับกับประเทศที่ยื่นสัตยาบันสารเท่านั้น

3. การวิเคราะห์ผลกระทบ การเข้าเป็นภาคีพิธีสารฯ ฉบับนี้ จะทำให้ผู้ประกอบการชาวไทยสามารถเข้าไปดำเนินบริการในประเทศสมาชิกอาเซียนที่ยื่นข้อผูกพันทั้ง 7 ประเทศข้างต้นได้ ตามรายการบริการและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการไทยโดยตรง นอกจากนี้ จะช่วยส่งเสริมให้บริการเสริมด้านการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคอาเซียนขยายตัว ส่งผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน และอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนจะส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาคอาเซียนเจริญเติบโตต่อไป

**พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ 6 ของบริการขนส่งทางอากาศ
ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน**

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกแห่งสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกรวมว่า “อาเซียน” หรือ “รัฐสมาชิกทั้งหลาย” หรือคำเอกพจน์เรียกว่า “รัฐสมาชิก”);

รับทราบว่า กรอบความตกลงว่าด้วยบริการอาเซียน ที่ลงนามเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม ค.ศ. 1995 ที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย ซึ่งมุ่งที่จะเพิ่มพูนความร่วมมือด้านบริการระหว่างรัฐสมาชิกทั้งหลาย ขจัดข้อจำกัดที่สำคัญต่อการค้าบริการระหว่างรัฐสมาชิกทั้งหลาย และเปิดเสรีด้านการค้าบริการ โดยขยายระดับและขอบเขตของการเปิดเสรีให้มากกว่าที่รัฐสมาชิกทั้งหลายได้ตกลงไว้ภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “แกตส์”) ขององค์การการค้าโลก (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “ดับเบิลยูทีโอ”);

ได้ ดำเนินการเจรจาแล้วสี่รอบและบรรลุถึงข้อผูกพันเฉพาะแล้วห้าชุด ซึ่งผนวกในพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดแรก ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียนซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม ค.ศ. 1997 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่สอง ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียนซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1998 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่สาม ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียนซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2001 พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่สี่ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียนซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา และพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ห้า ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียนซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2007 ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย;

รับทราบว่า กรอบความตกลงสำหรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญของอาเซียน ซึ่งลงนามโดยผู้นำชาติอาเซียน พร้อมแผนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และกรอบความตกลงสำหรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญของอาเซียน (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

6. พิธีสารนี้จะถูกเก็บไว้กับเลขานุการอาเซียน ซึ่งจะจัดทำสำเนาที่รับรองความถูกต้องให้แก่รัฐสมาชิกแต่ละประเทศทันที เลขานุการอาเซียนจะแจ้งให้รัฐสมาชิกแต่ละประเทศทราบถึงการให้สัตยาบันหรือการยอมรับพิธีสารตามวรรค 5 ทันที

เพื่อเป็นพยานในการนี้ ผู้มีนามข้างใต้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจากรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามในพิธีสารเพื่ออนุมัติข้อผูกพันชุดที่ 6 ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

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

(เพื่อลงนามโดยรัฐมนตรีการขนส่งอาเซียน)

บรรจุในตารางสขาลาม - ตารางข้อผูกพันเฉพาะ

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

สาขา/สาขาย่อย	ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด	ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ	ข้อผูกพันเพิ่มเติม
การขนส่งทางอากาศ			
บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (ซีพีซี 8868)	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ชาวต่างชาติร่วมทุน ได้ถึง 80% 4) มีแรงงานต่างชาติ ได้ถึง 80%	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่ผูกพัน 4) ไม่มี	
บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบ คอมพิวเตอร์ (ซีพีซี 7523)	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ชาวต่างชาติร่วมทุน ได้ถึง 80% 4) มีแรงงานต่างชาติ ได้ถึง 80%	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่ผูกพัน 4) ไม่มี	
บริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ (ซีพีซี 734)	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ชาวต่างชาติร่วมทุน ได้ถึง 80% 4) มีแรงงานต่างชาติ ได้ถึง 80%	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่ผูกพัน 4) ไม่มี	
บริการให้เช่าอากาศยานแบบไม่มี ลูกเรือ (ซีพีซี 83104)	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ชาวต่างชาติร่วมทุน ได้ถึง 80% 4) มีแรงงานต่างชาติ ได้ถึง 80%	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่ผูกพัน 4) ไม่มี	

กัมพูชา – ตารางข้อมูลพันธเฉพาะ

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

สาขา/สาขาย่อย	ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด	ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ	ข้อมูลพันธเพิ่มเติม
<p>การขนส่งทางอากาศ</p> <p>บริการเสริมสำหรับการขนส่งทางอากาศ</p> <p>บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ</p>	<p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ไม่มี เว้นแต่ที่ระบุในข้อมูลพันธที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> <p>4) ตามที่ระบุในข้อมูลพันธที่ใช้เป็นการทั่วไป</p>	<p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ตามที่ระบุในข้อมูลพันธที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> <p>4) ตามที่ระบุในข้อมูลพันธที่ใช้เป็นการทั่วไป</p>	

ลาว – ตารางข้อมูลพันธเฉพาะ

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

สาขา/สาขาย่อย	ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด	ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ	ข้อมูลพันธเพิ่มเติม
<p>บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ</p> <p>(ซีพีซี 74800)</p>	<p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ตามที่ระบุในข้อมูลพันธที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> <p>4) ตามที่ระบุในข้อมูลพันธที่ใช้เป็นการทั่วไป</p>	<p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p> <p>3) ตามที่ระบุในข้อมูลพันธที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> <p>4) ตามที่ระบุในข้อมูลพันธที่ใช้เป็นการทั่วไป</p>	

มาเลเซีย - ตารางข้อผูกพันเฉพาะ

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

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

พม่า - ตารางข้อผูกพันเฉพาะ

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

สาขา/สาขาย่อย	ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด	ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ	ข้อผูกพันเพิ่มเติม
บริการด้านการขนส่งทางอากาศ			
บริการให้เช่าอากาศยานแบบมีลูกเรือ	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่ผูกพัน 4) ไม่ผูกพัน	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่ผูกพัน 4) ไม่ผูกพัน	
บริการด้านการขนส่งทางอากาศ			
บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) (ก) การจัดตั้งธุรกิจของผู้ให้บริการ	1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) (ก) ตามประกาศฉบับที่ 25/1992 และที่	

	<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 สำหรับบริการรูปแบบของความร่วมมือน่าจะเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด (ข) การรวมเป็นบริษัทของห้างหุ้นส่วนที่ไม่เกี่ยวกับรัฐวิสาหกิจจะต้องดำเนินการภายใต้พรบ.ของพม่าว่าด้วยบริษัท (1914) ต้องมีเงินทุนเป็นเหรียญสหรัฐ อย่างน้อยเทียบเท่ากับ 300,000 จาร์ต สำหรับบริษัทและสาขาที่ให้บริการ หากการลงทุนเกี่ยวข้องกับรัฐวิสาหกิจ การรวมเป็นบริษัทจะต้องดำเนินการภายใต้พรบ.ว่าด้วยบริษัทพิเศษ (1950) และพรบ.ของพม่าว่าด้วยบริษัท (1914) (ค) องค์กรและบุคคลต่างชาติไม่ได้รับอนุญาตให้เป็นเจ้าของที่ดินในพม่า อย่างไรก็ตามสามารถครอบครองที่ดินได้ในลักษณะการเช่าระยะยาว แล้วแต่กรณี <p>4) (ก) ขึ้นอยู่กับกฎหมายการลงทุนของ</p>	<p>68/1996 ออกโดยกระทรวงการเงินและรายได้ ประเภทของการจ่ายเงินแก่ผู้ที่ไม่มียินพำนักถาวร (ชาวต่างชาติ) จะต้องจ่ายภาษี ดังนี้: <u>ประเภทของรายได้สำหรับผู้ที่ไม่มียินพำนักถาวรชาวต่างชาติ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ดอกเบี้ย 15% - ค่าธรรมเนียมการใช้ในอนุญาต เครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร เป็นต้น 20% - การจ่ายในการทำสัญญา โดยองค์กรของรัฐ เทศบาล องค์กรความร่วมมือ 3.5% - การจ่ายให้ผู้ทำสัญญาชาวต่างชาติสำหรับงานที่ทำสำเร็จ 3% - ตามประกาศ ฉบับที่ 115/2006 ออกโดยกระทรวงการเงินและรายได้ ภาษีเงินได้จะเรียกเก็บในสกุลเงินต่างชาติสำหรับรายได้รวมของชาวต่างชาติที่ไม่มียินพำนักถาวร ณ อัตรา 35% ในสกุลเงินนั้น <p><u>ภาษี</u></p> <p>ตามส่วนที่ 3(เค) ของกฎหมายภาษีเงินได้ ซึ่งระบุเกี่ยวกับชาวต่างชาติที่มีถิ่นพำนักถาวร ดังนี้:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) ในกรณีรายบุคคล ชาวต่างชาติที่พำนักในพม่าไม่น้อยกว่า 183 วันในปีรายได้ (2) ในกรณีบริษัท เป็นบริษัทที่จัดตั้งภายใต้พรบ.ของพม่าว่าด้วยบริษัทหรือกฎหมายที่มีอยู่อื่นใดทั้งหมดหรือบางส่วน ร่วมกับผู้ถือหุ้น 	
--	--	---	--

	<p>ต่างชาติของสหภาพพม่า กฎหมายแรงงานที่มีอยู่และกฎหมายการอพยพ การจัดการผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคและวิชาชีพ เว้นแต่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น จะได้รับอนุญาตให้พำนักอยู่ได้ถึงหนึ่งปีและอาจได้รับการขยายเวลาออกไปอีก</p> <p>(ข) ระดับจัดการเท่านั้นที่จะได้รับอนุญาตในพม่า</p>	<p>ชาวต่างชาติ</p> <p>(3) ในกรณีการรวมกันของบุคคลที่ไม่ใช่บริษัท โดยร่วมกับชาวต่างชาติบางส่วนหรือทั้งหมด และการควบคุม การจัดการและการตัดสินใจของกลุ่มอยู่และดำเนินการภายในสหภาพพม่าทั้งหมด</p> <p>- ในการนี้ 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 บริษัทที่จัดตั้งในพม่าจะคำนวณร่วมกับข้อ 5 ของระเบียบภาษีเงินได้และจ่ายในสกุลเงินต่างชาติ โดยอัตราภาษีบริษัท 30%</p> <p>(ข) องค์กรและบุคคลต่างชาติไม่ได้รับอนุญาต</p>	
--	--	---	--

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

สิงคโปร์ - ตารางข้อมูลพิเศษเฉพาะ

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

สาขา/สาขาย่อย	ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด	ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ	ข้อมูลพิเศษเพิ่มเติม
<p>การขนส่งทางอากาศ</p> <p>บริการเสริมสำหรับการขนส่งทางอากาศ</p> <p>บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน</p>	<p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p>	<p>1) ไม่มี</p> <p>2) ไม่มี</p>	

<p>การขนส่งทางอากาศ บริการเสริมสำหรับการขนส่งทาง อากาศ บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบ คอมพิวเตอร์</p>	<p>3) ไม่ผูกพัน เว้นแต่ที่ระบุในข้อผูกพันที่ใช้ เป็นการทั่วไป 4) ไม่ผูกพัน เว้นแต่ที่ระบุในข้อผูกพันที่ใช้ เป็นการทั่วไป</p> <p>1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่มี เว้นแต่ที่ระบุในข้อผูกพันที่ใช้เป็นการ ทั่วไป 4) ไม่ผูกพัน เว้นแต่ที่ระบุในข้อผูกพันที่ใช้ เป็นการทั่วไป</p>	<p>3) ไม่ผูกพัน เว้นแต่ที่ระบุในข้อผูกพันที่ใช้เป็น การทั่วไป 4) ไม่ผูกพัน</p> <p>1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่มี 4) ไม่ผูกพัน</p>	
---	---	---	--

เวียดนาม - ข้อเสนอสุดท้าย

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

สาขา/สาขาย่อย	ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด	ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ	ข้อผูกพันเพิ่มเติม
<p>การขนส่งทางอากาศ บริการเสริมสำหรับการขนส่งทาง อากาศ บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้า ทางอากาศ</p>	<p>1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่มี 4) ตามที่ระบุในข้อผูกพันที่ใช้เป็นการทั่วไป</p>	<p>1) ไม่มี 2) ไม่มี 3) ไม่มี 4) ตามที่ระบุในข้อผูกพันที่ใช้เป็นการทั่วไป</p>	



**PROTOCOL TO IMPLEMENT THE
SIXTH PACKAGE OF COMMITMENTS
ON AIR TRANSPORT SERVICES UNDER
THE ASEAN FRAMEWORK AGREEMENT ON SERVICES**

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

NOTING the ASEAN Framework Agreement on Services signed on 15 December 1995 in Bangkok, Thailand, which seeks to enhance cooperation in services amongst Member States, eliminate substantially restrictions to trade in services amongst Member States and liberalise trade in services by expanding the depth and scope of liberalisation beyond those undertaken by Member States under the General Agreement on Trade in Services (hereinafter referred to as "GATS") of the World Trade Organisation (hereinafter referred to as "WTO");

HAVING carried out four rounds of negotiations and concluded five sets of schedule of specific commitments embodied in the Protocol to Implement the Initial Package of Commitments under the ASEAN Framework Agreement on Services signed on 15 December 1997 in Kuala Lumpur, Malaysia; the Protocol to Implement the Second Package of Commitments under the ASEAN Framework Agreement on Services signed on 16 December 1998 in Ha Noi, Viet Nam; the Protocol to Implement the Third Package of Commitments under the ASEAN Framework Agreement on Services signed on 31 December 2001; the Protocol to Implement the Fourth Package of Commitments under the ASEAN Framework Agreement on Services signed on 23 November 2004 in Phnom Penh, Cambodia; and

the Protocol to Implement the Fifth Package of Commitments under the ASEAN Framework Agreement on Services signed on 8 February 2007 in Bangkok, Thailand;

NOTING the ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors together with the Roadmap for the Integration of Priority Sectors signed by the ASEAN Leaders on 29 November 2004 in Vientiane, Lao PDR, and the ASEAN Framework (Amendment) Agreement for the Integration of Priority Sectors signed by the ASEAN Economic Ministers on 8 December 2006 in Cebu, Philippines, which includes Air Transport, provide measures to deepen and broaden internal economic integration and linkages, with the participation of the private sector, to realise an ASEAN Economic Community.

MINDFUL of the targets and timelines of the ASEAN Economic Community Blueprint adopted at the 13th ASEAN Summit held on 21 November 2007 in Singapore that, amongst others, provided for the liberalisation of trade in services through consecutive rounds of liberalisation every two years beginning in 2008 and ending in 2015;

HAVING carried out subsequent negotiations pursuant to Article IV of the ASEAN Framework Agreement on Services and finalised the sixth package of commitments;

DESIRING to set out in a schedule, the specific commitments that each Member State shall undertake, for which Member States shall accord preferential treatment to one another on a Most-Favoured Nations basis:

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

1. Member States who are WTO Members shall continue to extend their specific commitments under GATS to ASEAN Member States who are non-WTO Members.
2. Each Member State shall extend to all other Member States preferential treatment in air transport services as set forth in the Schedules of Specific Commitments annexed to this Protocol.
3. The Annex to this Protocol is the **Schedules of Specific Commitments**.

4. This Protocol and its Annex shall form an integral part of the ASEAN Framework Agreement on Services.

5. This Protocol shall enter into force on the sixtieth day after the deposit of the sixth Instrument of Ratification or Acceptance from ASEAN Member States with the Secretary-General of ASEAN, and shall become effective only among the Member States that have ratified or accepted it. For each Member State ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the sixth Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on the sixtieth day after the deposit by such Member State of its Instrument of Ratification or Acceptance.

6. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Member State. The Secretary-General of ASEAN shall also promptly furnish notifications of ratifications or acceptances made pursuant to paragraph 5 to each Member State.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the Protocol to Implement the Sixth Package of Commitments on Air Transport Services under the ASEAN Framework Agreement on Services.

DONE at Ha Noi, Viet Nam, this Day of **December** in the Year **Two Thousand and Nine**, in a single original copy in the English language.

(To be signed by ASEAN Transport Ministers)

BRUNEI DARUSSALAM – SCHEDULE OF SPECIFIC COMMITMENTS

Mode of Supply: 1) Cross-border 2) Consumption abroad 3) Commercial Presence 4) Presence of natural persons

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
AIR TRANSPORT Aircraft Repair and Maintenance Services (CPC8868)	1) None 2) None 3) Up to 80% foreign equity 4) Up to 80% foreign workers	1) None 2) None 3) Unbound 4) None	

16

BRUNEI DARUSSALAM – SCHEDULE OF SPECIFIC COMMITMENTS

Mode of Supply: 1) Cross-border 2) Consumption abroad 3) Commercial Presence 4) Presence of natural persons

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
Computer Reservation System Services (CPC 7523)	1) None 2) None 3) Up to 80% foreign equity 4) Up to 80% foreign workers	1) None 2) None 3) Unbound 4) None	

BRUNEI DARUSSALAM – SCHEDULE OF SPECIFIC COMMITMENTS

Mode of Supply: 1) Cross-border 2) Consumption abroad 3) Commercial Presence 4) Presence of natural persons

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
Aircraft Leasing with Crew (CPC 734)	1) None 2) None 3) Up to 80% foreign equity 4) Up to 80% foreign workers	1) None 2) None 3) Unbound 4) None	

BRUNEI DARUSSALAM – SCHEDULE OF SPECIFIC COMMITMENTS

Mode of Supply: 1) Cross-border 2) Consumption abroad 3) Commercial Presence 4) Presence of natural persons

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
Aircraft Leasing without Crew (CPC 83104)	1) None 2) None 3) Up to 80% foreign equity 4) Up to 80% foreign workers	1) None 2) None 3) Unbound 4) None	

CAMBODIA – SCHEDULE OF SPECIFIC COMMITMENTS

Mode of Supply: 1) Cross-border 2) Consumption abroad 3) Commercial Presence 4) Presence of natural persons

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
<p>AIR TRANSPORT</p> <p>Supporting services for Air transport</p> <p>Air Freight Forwarding Services</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) None other than that indicated in the horizontal section</p> <p>4) As indicated in the horizontal section</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) As indicated in the horizontal section</p> <p>4) As indicated in the horizontal section</p>	

LAO PDR - SCHEDULE OF SPECIFIC COMMITMENTS

Modes of Supply: 1) Cross-Border Supply 2) Consumption Abroad 3) Commercial Presence 4) Presence of Natural Persons

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Commitments
Airfreight forwarding services (CPC 74800)	1) None 2) None 3) As indicated in the horizontal section 4) As indicated in the horizontal section	1) None 2) None 3) As indicated in the horizontal section 4) As indicated in the horizontal section	

MALAYSIA – SCHEDULE OF SPECIFIC COMMITMENTS

Mode of Supply: 1) Cross-border 2) Consumption abroad 3) Commercial Presence 4) Presence of natural persons

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
Aircraft Leasing with Crew (CPC 734)	1) None 2) None 3) Unbound 4) Unbound	1) None 2) None 3) Unbound 4) Unbound	

MYANMAR - SCHEDULE OF SPECIFIC COMMITMENTS

Mode of Supply: 1) Cross-border 2) Consumption abroad 3) Commercial Presence 4) Presence of natural persons

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
<p>AIR TRANSPORT SERVICES</p> <p>Aircraft Leasing with Crew</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) Unbound</p> <p>4) Unbound</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) Unbound</p> <p>4) Unbound</p>	

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
	<p>minimum of 35% equity is permitted. Minimum foreign capital is USD 300,000 for services. Form of incorporation can be partnership, or limited company.</p> <p>(b) Incorporation of an enterprise, not involving State enterprise is to be made under the Myanmar Companies Act (1914). Minimum share capital (in cash) requirement for services companies and branches is equivalent of Kyat 300,000 in USD at current official rate.</p> <p>If the investment involves a State enterprise, incorporation shall be made under the Special Companies Act</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Royalties for use of licences, trademarks, Patent rights, etc. 20% - Payments to contractors made by Government Organizations, Municipalities, and Cooperative societies 3.5% - Payment for work done by foreign contractors 3% - According to the Notification No.115/2006 issued by the Ministry of Finance and Revenue, income tax shall be imposed in foreign currency on non-resident foreigners total income at the rate of 35% (thirty five percent) in such foreign currency. 	

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
	<p>(1950) and the Myanmar Companies Act (1914).</p> <p>(c) Foreign organizations and persons are not allowed to own land in Myanmar. However land may be acquired on long term lease, depending on the individual circumstances.</p>	<p>Tax</p> <p>According to the Section 3(k) of the Income Tax Law, it prescribes the Resident Foreigners as follows:</p> <p>(i) in the case of individual, a foreigner who resides in Myanmar for not less than one hundred and eighty three days during the income year ;</p> <p>(ii) in the case of an company, a company formed under the Myanmar Companies Act or any other existing law wholly or partly with foreigner share-holders ;</p> <p>(iii) in the case of as association of persons other than a company, an association formed</p>	

76

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
	2	<p>wholly or partly with foreigners and where the control, management and decision making of its affairs is situated and exercised wholly in the Union of Myanmar.</p> <p>- In this regards, foreign workers and staffs who working at least one year in Myanmar in accordance with the Existing Labour Laws of the Ministry of Labour and the foreign enterprises formed in Myanmar may be assumed as the resident foreigners. The Notification No.124/2006 announced by the Ministry of Finance and Revenue determined that the income tax for</p>	

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
		<p>the resident foreigners earn income in foreign currency under each of the following kinds of income :</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) income from Salaries and (2) rental income received from leasing bulding, apartment, vehicle, machines and other properties shall be imposed at the rate of 15% (fifteen percent) in such foreign currency. <p>- However the income of the resident foreigner who operating economic enterprises such as companies formed in Myanmar shall be calculated with</p>	

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
	<p>4)(a) Subject to the Union of Myanmar Foreign Investment Law. Existing Labour Laws of the Ministry of Labour and Immigration Laws, Management, Professional and Technical Experts, unless mentioned otherwise are allowed to</p>	<p>clause 5-B of the Income Tax Regulation and paid in foreign currency. The corporate tax rate is 30% (Thirty percent).</p> <p>(b) Foreign organizations and persons are not allowed to own land in Myanmar. However, land may be acquired on long term lease, depending on individual circumstances.</p> <p>4)(a) Any expatriate engage in joint Ventures, representatives offices or other types of juridical persons and/or individual services provider shall receive the approval of the respective authority.</p> <p>(b) The immigration rules and procedures shall</p>	

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
	<p>stay up to one year and may extendable thereon.</p> <p>(b) Only management level is allowed in Myanmar.</p>	<p>abide by any expatriate when entering into Myanmar.</p> <p>(c) Any expatriate in Myanmar shall abide by the laws, rules and regulations of Union of Myanmar and that they shall not interfere in the internal affairs of the country.</p> <p>(d) Individual service providers who work with the approval of respective authority shall register themselves with the Department of Labour.</p>	

SINGAPORE – SCHEDULE OF COMMITMENTS

Mode of Supply: 1) Cross-border 2) Consumption abroad 3) Commercial Presence 4) Presence of natural persons

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
<p>AIR TRANSPORT</p> <p>Air Transport Ancillary Services</p> <p>Aircraft Repair and Maintenance Services</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) Unbound, except as indicated in the horizontal section.</p> <p>4) Unbound, except as indicated in the horizontal section.</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) Unbound, except as indicated in the horizontal section.</p> <p>4) Unbound</p>	

SINGAPORE – SCHEDULE OF COMMITMENTS

Mode of Supply: 1) Cross-border 2) Consumption abroad 3) Commercial Presence 4) Presence of natural persons

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
<p>AIR TRANSPORT</p> <p>Air Transport Ancillary Services</p> <p>Computer Reservation System (CRS) Services</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) None, except as indicated in the horizontal section.</p> <p>4) Unbound, except as indicated in the horizontal section.</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) None</p> <p>4) Unbound</p>	

VIETNAM – FINAL OFFER

Mode of Supply: 1) Cross-border 2) Consumption abroad 3) Commercial Presence 4) Presence of natural persons

Sector or Sub-Sector	Limitation on Market Access	Limitation on National Treatment	Additional Comments
<p>AIR TRANSPORT</p> <p>Supporting services for Air transport</p> <p>Air Freight Forwarding Services</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) None</p> <p>4) As indicated in the horizontal section</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) None</p> <p>4) As indicated in the horizontal section</p>	

33