

(สำเนา)

เลขรับ ๑๓๕๗๗/๒๕๕๓ วันที่ ๒๐ ต.ค. ๒๕๕๓

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๗๑๘๕

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๗ กันยายน ๒๕๕๓

เรื่อง ร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเข้าร่วมกับคู่เจรจาด้านบริการเดินอากาศของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งรัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และร่างพิธีสาร ๑ แแนบท้ายความตกลงฯ

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างหนังสือสัญญาฯ ในเรื่องนี้ รวม ๒ ฉบับ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติเห็นชอบให้เสนอ

๑. ร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเข้าร่วมกับคู่เจรจาด้านบริการเดินอากาศของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ

๒. ร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งรัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และร่างพิธีสาร ๑ แแนบท้ายความตกลงฯ

รวม ๒ ฉบับ เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอร่างหนังสือสัญญา รวม ๒ ฉบับดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ)

อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ

(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

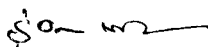
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

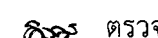
ผู้อำนวยการกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

วันนา พิมพ์



ทาน



ตรวจ

สรุปเรื่อง ร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเข้าร่วมกับคู่เจรจาด้านบริการเดินอากาศ ของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

1. ความเป็นมา

1.1 ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ลงนามความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ และพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2552 และมีกำหนดจะลงนามร่างความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ และพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ ในระหว่างการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM) ครั้งที่ 16 ในเดือนพฤศจิกายน 2553 ณ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการยกระดับการเปิดเสรีสำหรับบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางอากาศในภูมิภาคอาเซียน

1.2 ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 15 เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2552 ณ กรุงฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ที่ประชุมเห็นชอบร่วมกันว่าอาเซียนควรเปิดเสรีการบินภายในภูมิภาคก่อนเปิดเสรีการบินกับคู่เจรจาของอาเซียน เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการสำคัญของกฎบัตรอาเซียนในการคงไว้ซึ่งความเป็นศูนย์กลางของอาเซียนในความสัมพันธ์และความร่วมมือกับคู่เจรจา และได้มอบหมายให้สำนักเลขาธิการอาเซียนพิจารณาเสนอรูปแบบซึ่งสะท้อนความเห็นดังกล่าว พร้อมกันนี้ ได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Senior Transport Official Meeting: STOM) และคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group Meeting: ATWG) พิจารณาข้อเสนอแนะของสำนักเลขาธิการอาเซียนและดำเนินการต่อไป

1.3 ในการประชุม ATWG ครั้งที่ 21 เมื่อเดือนมีนาคม 2553 ณ ประเทศสิงคโปร์ ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบการจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเข้าร่วมกับคู่เจรจาด้านบริการเดินอากาศของอาเซียน ตามที่สำนักเลขาธิการอาเซียนเสนอ และมีมติให้นำเสนอร่างบันทึกความเข้าใจดังกล่าว ต่อที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียนพิจารณาให้การรับรอง

1.4 ในการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียนและจีน ครั้งที่ 4 เมื่อเดือนพฤษภาคม 2553 ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ประชุมได้พิจารณาหาข้อยุติการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียนและจีน และเห็นชอบให้นำเสนอต่อที่ประชุม STOM-จีน ครั้งที่ 9 พิจารณาให้การรับรอง ก่อนนำเสนอต่อที่ประชุม ATM-จีน ครั้งที่ 9 พิจารณาการลงนาม โดยการประชุม STOM-จีน ครั้งที่ 9 และการประชุม ATM-จีน ครั้งที่ 9 มีกำหนดจัดต่อเนื่องกับการประชุม ATM ครั้งที่ 16 ในเดือนพฤศจิกายน 2553 ณ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม

1.5 ในการประชุม STOM ครั้งที่ 29 เมื่อเดือนมิถุนายน 2553 ณ ประเทศบรูไน-ดารุสซาลาม ที่ประชุมได้ให้การรับรองร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเข้าร่วม กับคู่เจรจาด้านบริการเดินอากาศของอาเซียน และมีมติเห็นชอบให้นำเสนอที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน พิจารณาการลงนาม

ก่อนการลงนามร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียนและจีน โดยให้ร่างบันทึกความเข้าใจดังกล่าวมีผลบังคับใช้ทันทีเมื่อมีการลงนาม

1.6 ในการประชุม ATWG ครั้งที่ 22 ระหว่างวันที่ 2-6 สิงหาคม 2553 ณ ประเทศสิงคโปร์ ที่ประชุมรับทราบว่ามีบริษัทรูโนและสิงคโปร์ได้ดำเนินการตามขั้นตอนภายในแล้วเสร็จและพร้อมสำหรับการลงนามร่างบันทึกความเข้าใจดังกล่าวในการประชุม ATM ครั้งที่ 16 แล้ว และประเทศสมาชิกอื่นอีก 8 ประเทศยังอยู่ระหว่างการดำเนินการ

2. ข้อพิจารณา

2.1 รัฐสมาชิกอาเซียนต้องให้สัตยาบันความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาเซียนก่อนให้สัตยาบันความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศในลักษณะเดียวกันระหว่างอาเซียนและคู่เจรจาของอาเซียน

2.2 รัฐสมาชิกอาเซียนต้องให้สัตยาบันพิธีสารประกอบการดำเนินการของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาเซียนก่อนให้สัตยาบันพิธีสารประกอบการดำเนินการในลักษณะเดียวกันของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาเซียนและคู่เจรจาของอาเซียน กล่าวคือ หากรัฐสมาชิกอาเซียนต้องการเป็นภาคีในพิธีสารที่ให้สิทธิรับขนการจราจรประเภทหนึ่งของความตกลงระหว่างอาเซียนและคู่เจรจา รัฐสมาชิกนั้นต้องให้สัตยาบันพิธีสารที่ให้สิทธิรับขนการจราจรประเภทนั้นของความตกลงระหว่างอาเซียนด้วยตนเองก่อน

3. การวิเคราะห์ผลกระทบ

การจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ส่งผลให้สมาชิกอาเซียนให้สิทธิประโยชน์ในเรื่องการเปิดเสรีการบินกับประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยตนเอง ก่อนที่จะให้สิทธิดังกล่าวกับประเทศคู่เจรจานอกกลุ่ม ซึ่งสอดคล้องกับหลักการของกฎบัตรอาเซียนที่ยึดอาเซียนเป็นศูนย์กลางในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ผลประโยชน์จะตกอยู่ในอาเซียนเป็นอันดับแรก ทำให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยไทยจะได้ประโยชน์ในการขยายบริการเดินอากาศไปยังจุดต่างๆ ในอาเซียน อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาคอาเซียนเจริญเติบโตต่อไป

4. หมายเหตุ

หากมีความจำเป็นต้องแก้ไขร่างบันทึกความเข้าใจฯ ที่มีสาระสำคัญ และเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย ขออนุมัติในหลักการให้กระทรวงคมนาคมสามารถดำเนินการได้ก่อนการลงนามหรือให้ร่างบันทึกความเข้าใจฯ มีผลใช้บังคับต่อไป

สิงหาคม 2553
กรมการบินพลเรือน
กระทรวงคมนาคม

**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
ON THE ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS'
AIR SERVICES ENGAGEMENT WITH DIALOGUE PARTNERS**

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

RECALLING the conclusion of the Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services, the Multilateral Agreement on Air Services and the Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services;

NOTING ongoing and future negotiations on multilateral air services agreements with ASEAN's Dialogue Partners;

RECALLING the unanimous agreement reached by the 15th ASEAN Transport Ministers' Meeting held on 10 December 2009 in Ha Noi, Viet Nam, that in line with one of the key principles of the ASEAN Charter – to maintain the centrality of ASEAN in its relations and cooperation with its Dialogue Partners – ASEAN should first liberalise air services within the region before liberalising air services with ASEAN's Dialogue Partners and the direction given by the ASEAN Transport Ministers to the ASEAN Secretariat to propose an acceptable form to enshrine this principle,

HAVE AGREED as follows:

1. The integrity, solidarity and integration of ASEAN shall be accorded priority in the implementation of air services agreements and implementing protocols between ASEAN and its Dialogue Partners.

2. An ASEAN Member State shall ratify the ASEAN-wide air services agreements before ratifying the corresponding air services agreements between ASEAN and its Dialogue Partners.

3. An ASEAN Member State shall also ratify the implementing protocols to ASEAN-wide air services agreements before ratifying the corresponding implementing protocols to air services agreements between ASEAN and its Dialogue Partners. For avoidance of doubt, the term 'corresponding implementing protocols' shall refer to the implementing protocols which correspond in terms of traffic rights conferred.

4. An ASEAN Member State which has ratified air services agreements and/or implementing protocols between ASEAN and its Dialogue Partners before ratifying the corresponding ASEAN-wide air services agreements and/or implementing protocols shall (with effect from the date of such ratification) accord to all ASEAN Member States which have ratified the said corresponding ASEAN-wide air services agreements and/or implementing protocols treatment not less favourable than what is accorded by that ASEAN Member State to the Dialogue Partners with respect to the traffic rights laid out in the air services agreements and/or implementing protocols so ratified.

5. The Secretary-General of ASEAN shall maintain an accurate and updated register of the ratifications of an ASEAN Member State of the ASEAN-wide air services agreements and/or implementing protocols and the multilateral air services agreements and/or implementing protocols between ASEAN and its Dialogue Partners. Further, the Secretary-General of ASEAN shall accept ratifications only upon the fulfillment of the prerequisites as specified in paragraphs 2 and 3 by that ASEAN Member State

6. The provisions of this MOU shall apply to all existing and future ASEAN-wide air services agreements and/or implementing protocols as well as to all existing and future air services agreements and/or implementing protocols between ASEAN and its Dialogue Partners.

7. This MOU shall enter into force once all ASEAN Member States have notified the Secretary-General of ASEAN in writing of their completion of internal formalities. The date of entry into force for this MOU shall be the

date the last written notification is received. The Secretary-General of ASEAN shall notify ASEAN Member States of the entry into force of this MOU. The MOU shall enter into provisional effect upon signature for ASEAN Member States where their internal formalities permit.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Memorandum of Understanding on the Association of Southeast Asian Nations' Air Services Engagement with Dialogue Partners.

DONE at **Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam**, this Day of **November** in the Year **Two Thousand and Ten**, in a single original copy in the English Language.

For the Government of Brunei Darussalam:

.....
PEHIN DATO ABDULLAH BAKAR
Minister of Communications

For the the Government of Kingdom of Cambodia:

.....
MAO HAVANNALL
Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Government of the Republic of Indonesia:

.....
FREDDY NUMBERI
Minister for Transportation

For the Government of the Lao People's Democratic Republic:

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

For the Government of Malaysia:

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

For the Government of the Union of Myanmar:

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

For the Government of the Republic of the Philippines:

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

For the Government of the Republic of Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Government of the Kingdom of Thailand:

.....
SOPHON ZARAM
Minister for Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport

การประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน ครั้งที่ 29

บันทึกความเข้าใจ

ว่าด้วยการเข้าร่วมกับคู่เจรจาด้านบริการเดินอากาศ
ของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย สหภาพพม่า สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์
ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้ (ในที่นี้ เรียกรวมกันว่า "อาเซียน" หรือ "รัฐสมาชิกอาเซียนทั้งหลาย" หรือในกรณี
แต่ละรายเรียกว่า "รัฐสมาชิกอาเซียน")

ระลึกถึง ข้อสรุปของความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ
ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ และความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยการ
เปิดเสรีอย่างเต็มที่ของบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

รับทราบ ถึงการหารือที่กำลังดำเนินการอยู่และที่จะมีขึ้นในอนาคตเกี่ยวกับความตกลงว่าด้วยบริการ
เดินอากาศพหุภาคีกับคู่เจรจาของอาเซียน

ระลึกถึง ข้อตกลงที่เป็นเอกฉันท์โดยที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียน ครั้งที่ 15 จัดขึ้น
เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม ค.ศ. 2009 ที่ฮานอย เวียดนาม ที่ว่า ให้สอดคล้องกับหลักการสำคัญของกฎ
บัตรอาเซียน ให้คงไว้ซึ่งความเป็นศูนย์กลางของอาเซียนในความสัมพันธ์และความร่วมมือกับคู่เจรจา
ของอาเซียน อาเซียนควรเปิดเสรีการบินภายในภูมิภาคก่อนเปิดเสรีการบินกับคู่เจรจาของอาเซียน
และแนวทางที่รัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียนให้ไว้แก่สำนักเลขาธิการอาเซียนในการเสนอ
รูปแบบที่สามารถยอมรับได้ที่จะสะท้อนหลักการนี้

ได้ตกลงกันดังนี้

1. เอกภาพ ความสามัคคีและการรวมกลุ่มของอาเซียนจะต้องเป็นสิ่งสำคัญลำดับแรก ในการนำไป
ปฏิบัติซึ่งความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและพิธีสารประกอบการดำเนินการระหว่างอาเซียนและ
คู่เจรจาของอาเซียน

2. รัฐสมาชิกอาเซียนต้องให้สัตยาบันความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาเซียนก่อนให้สัตยาบันความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศในลักษณะเดียวกันระหว่างอาเซียนและคู่เจรจาของอาเซียน
3. รัฐสมาชิกอาเซียนต้องให้สัตยาบันพิธีสารประกอบการดำเนินการของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาเซียนก่อนให้สัตยาบันพิธีสารประกอบการดำเนินการในลักษณะเดียวกันของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาเซียนและคู่เจรจาของอาเซียนด้วย เพื่อหลีกเลี่ยงความสงสัย คำว่า “พิธีสารประกอบการดำเนินการในลักษณะเดียวกัน” หมายถึงพิธีสารประกอบการดำเนินการที่ให้สิทธิรับขบวนการจราจรในลักษณะเดียวกัน
4. รัฐสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ และ/หรือพิธีสารประกอบการดำเนินการระหว่างอาเซียนและคู่เจรจาของอาเซียนก่อนให้สัตยาบันความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ และ/หรือพิธีสารประกอบการดำเนินการระหว่างอาเซียน ต้อง (โดยมีผลจากวันที่ให้สัตยาบันนั้น) ให้การปฏิบัติอย่างดีต่อรัฐสมาชิกอาเซียนทั้งหมดที่ได้ให้สัตยาบันความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ และ/หรือพิธีสารประกอบการดำเนินการระหว่างอาเซียนที่มีลักษณะเดียวกัน ดังกล่าว ไม่น้อยไปกว่าที่รัฐสมาชิกอาเซียนนั้นให้กับคู่เจรจา ในเรื่องของสิทธิรับขบวนการจราจรที่ระบุในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ และ/หรือพิธีสารประกอบการดำเนินการที่ได้ให้สัตยาบันไว้
5. เลขานุการอาเซียนต้องคงไว้ซึ่งการจดทะเบียนที่ทันสมัยและถูกต้องของการให้สัตยาบัน ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ และ/หรือพิธีสารประกอบการดำเนินการระหว่างอาเซียน และความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ และ/หรือพิธีสารประกอบการดำเนินการระหว่างอาเซียนและคู่เจรจาของอาเซียนของรัฐสมาชิกอาเซียน นอกจากนี้ เลขานุการอาเซียนต้องยอมรับการให้สัตยาบันโดยรัฐสมาชิกอาเซียนที่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุในข้อ 2 และ 3 อย่างครบถ้วนเท่านั้น
6. ข้อบทของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ต้องใช้กับความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ และ/หรือพิธีสารประกอบการดำเนินการระหว่างอาเซียนที่มีอยู่และจะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งหมด และความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ และ/หรือพิธีสารประกอบการดำเนินการระหว่างอาเซียนและคู่เจรจาของอาเซียนที่มีอยู่และจะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งหมดด้วย

7. บันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อรัฐสมาชิกอาเซียนทั้งหมดได้แจ้งให้เลขาธิการอาเซียน เป็นลายลักษณ์อักษรทราบถึงการดำเนินการภายในที่แล้วเสร็จ วันที่มีผลบังคับใช้จะเป็นวันที่ได้รับ หนังสือแจ้งฉบับสุดท้าย เลขาธิการอาเซียนจะต้องแจ้งให้รัฐสมาชิกอาเซียนทั้งหมดทราบถึงการมีผล บังคับใช้ของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ บันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับชั่วคราวตั้งแต่วันที่ ลงนามสำหรับรัฐสมาชิกอาเซียนทั้งหลายที่กระบวนการภายในอนุญาตให้มีผลได้ทันที

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเข้าร่วมกับคู่เจรจาตํานบริการเดินอากาศของสมาคม ประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ฉบับนี้

ทำที่ บันดาร์เสรีเบกาวัน บรูไนดารุสซาลาม เมื่อวันที่.....เดือน พฤศจิกายน ปี ค.ศ. สองพันสิบ มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

แทนรัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม

 เพลิน ดาโต๊ะ อับดุลลาห์ บาการ์
 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา

 เหมมา ฮาวันนาลล์
 รัฐมนตรีช่วย
 รัฐเลขาธิการฐานอากาศจ้อซีวิล

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

 เฟรดดี้ นัมเบรี
 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง
 แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

 สมมาต พลเสนา
 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งมาเลเซีย

ดาโต๊ะ ออง ตี คีท
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า

พลตรีเต็ง ส่วย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

สินโดร อาร์. เมนโดซา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสิงคโปร์

เรย์มอนด์ ลิม
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

โสภณ ชาร์มย์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

โฮ เจีย ดุง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

สรุปเรื่อง ร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งรัฐสมาชิก
ของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

1. ความเป็นมา

1.1 ในปี 2545 รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนและจีนได้จัดทำกรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจโดยรวมระหว่างอาเซียนและจีน และต่อมาในการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน (ATM) และจีน ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2550 ณ ประเทศ สิงคโปร์ ที่ประชุมได้ให้การรับรองกรอบความร่วมมือด้านการบินระหว่างอาเซียนและจีน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารและสินค้า เพื่อเพิ่มพูนการค้าและเศรษฐกิจของทั้งสองภูมิภาค ตลอดจนสนับสนุนการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนและจีนในปี 2553 และได้มอบหมายให้คณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียนและจีน พิจารณาการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียนและจีน เพื่อส่งเสริมความก้าวหน้าของการบินพลเรือนทั้งในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ โดยการเปิดเสรีการบินระหว่างอาเซียนและจีนดังกล่าวจะเป็นการเปิดเสรีโดยลำดับ

1.2 ในการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียนและจีน ครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 12-14 พฤษภาคม 2553 ณ เมืองหังโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ประชุมได้ข้อสรุปการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียนและจีน และร่างพิธีสาร 1 แนบท้ายร่างความตกลงฯ ว่าด้วยการให้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 อย่างไม่จำกัด ระหว่างจุดใด ๆ ในประเทศภาคี ซึ่งต่อมาที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (STOM) ครั้งที่ 29 ระหว่างวันที่ 1-3 มิถุนายน 2553 ณ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม ที่ประชุมได้เห็นชอบให้นำเสนอร่างความตกลงดังกล่าวต่อที่ประชุม STOM-จีน ครั้งที่ 9 พิจารณาให้การรับรอง ก่อนเสนอต่อที่ประชุม ATM-จีน ครั้งที่ 9 พิจารณาการลงนาม ในเดือนพฤศจิกายน 2553 ณ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม และได้ขอให้ประเทศสมาชิกอาเซียนเร่งดำเนินการตามขั้นตอนภายในให้ทันการลงนามตามกำหนด

2. ข้อพิจารณา

2.1 ร่างความตกลงฯ

- ภาคีแต่ละฝ่ายมีสิทธิกำหนดสายการบินได้มากสายเท่าที่ต้องการ โดยมีคุณสมบัติตามที่ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศกำหนด
- สายการบินจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับภายในประเทศสมาชิกที่สายการบินทำการบินเข้าไป ในเรื่องต่างๆ อาทิ พิภักดิ์อัตราค่าขนส่ง ความปลอดภัย กิจกรรมเชิงพาณิชย์ เป็นต้น
- ร่างความตกลงฯ จะมีผลบังคับใช้เมื่อสมาชิกประเทศที่ 3 (รวมจีน) ได้มอบเอกสารแจ้งการเข้าเป็นภาคีแก่เลขาธิการอาเซียน โดยจะมีผลบังคับใช้กับประเทศที่มอบเอกสารแจ้งดังกล่าวเท่านั้น

2.2 ร่างพิธีสาร 1 การให้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 อย่างไม่จำกัดระหว่างจุดใด ๆ ในภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ

- สายการบินที่กำหนดของรัฐสมาชิกอาเซียนสามารถทำการบินจากจุดใด ๆ ที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของตน ไปยังจุดใด ๆ ที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของจีนและกลับ ได้อย่างไม่จำกัดจำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน
- สายการบินที่กำหนดของจีนสามารถทำการบินจากจุดใด ๆ ที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของตน ไปยังจุดใด ๆ ที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของรัฐสมาชิกอาเซียนและกลับ ได้อย่างไม่จำกัดจำนวนเที่ยวบินและแบบอากาศยาน
- ร่างพิธีสารฯ จะมีผลบังคับใช้เมื่อประเทศที่ 3 (รวมจีน) ได้มอบเอกสารแจ้งการเข้าเป็นภาคีแก่เลขาธิการอาเซียน โดยจะมีผลบังคับใช้กับสมาชิกที่มอบเอกสารแจ้งดังกล่าวเท่านั้น

3. วิเคราะห์ผลกระทบ

การจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งรัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และร่างพิธีสาร 1 แนบท้ายร่างความตกลงฯ เป็นไปตามกรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจโดยรวมระหว่างอาเซียนและจีน และกรอบความร่วมมือด้านการบินระหว่างอาเซียนและจีน ซึ่งมุ่งอำนวยความสะดวกแก่การจราจรและเคลื่อนย้ายผู้โดยสารและสินค้า เพื่อเพิ่มพูนการค้าและเศรษฐกิจของอาเซียนและจีน ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ในปี 2553 อันจะเป็นประโยชน์ต่อสายการบินของอาเซียนและจีน ผู้ใช้บริการ โดยจะช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนจะส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจโดยรวมของภูมิภาคอาเซียนและจีนเจริญเติบโต พร้อมทั้งกระชับความสัมพันธ์ระหว่างอาเซียนและจีนให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้นด้วย

4. หมายเหตุ

หากมีความจำเป็นต้องแก้ไขร่างความตกลงฯ และร่างพิธีสาร 1 แนบท้ายความตกลงฯ ที่มีสาระสำคัญ และเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย ขออนุมัติในหลักการให้กระทรวงคมนาคมสามารถดำเนินการได้ก่อนการลงนามร่างความตกลงฯ และร่างพิธีสาร 1 ต่อไป

สิงหาคม 2553
กรมการบินพลเรือน
กระทรวงคมนาคม

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENTS OF THE MEMBER STATES OF
THE ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS
AND
THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA**

The Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations (hereinafter referred to collectively as "**ASEAN**" or "**ASEAN Member States**", or individually as "**ASEAN Member State**") which comprise the Governments of:

Brunei Darussalam,
the Kingdom of Cambodia,
the Republic of Indonesia,
the Lao People's Democratic Republic,
Malaysia,
the Union of Myanmar,
the Republic of the Philippines,
the Republic of Singapore,
the Kingdom of Thailand,
the Socialist Republic of Viet Nam;

and

the Government of the People's Republic of China (hereinafter referred to as "**China**");

referred to collectively as "**the Contracting Parties**" or individually as an ASEAN Member State or China as "**a Contracting Party**";

RECALLING the Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation Between China and ASEAN of 2002;

RECALLING the ASEAN-China Aviation Cooperation Framework

endorsed at the 6th ASEAN and China Transport Ministers' Meeting held on 2 November 2007 in Singapore, which aims to facilitate traffic and movement of passengers and cargo to increase the trade and economy of ASEAN and China, in support of the establishment of the ASEAN-China Free Trade Area in 2010;

NOTING the existing bilateral air services agreements between the ASEAN Member States and China;

AFFIRMING that the integrity, solidarity and integration of ASEAN be accorded priority in the realisation of an ASEAN-China Air Transport Agreement;

DESIRING to establish integrated, efficient and competitive international air transportation between ASEAN and China to enhance trade, the welfare of consumers and economic growth;

DESIRING to contribute to the progress of regional and international civil aviation by gradual liberalisation of air transport between ASEAN and China;

REAFFIRMING the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

DESIRING to conclude an agreement for the purpose of operating air transport between ASEAN and China;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 DEFINITIONS

For the purposes of this Agreement only, unless otherwise stated, the term:

(1) "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(2) "Aeronautical authorities" means, in the case of the ASEAN Member

States, the Minister responsible for civil aviation of each ASEAN Member State; in the case of China, the Civil Aviation Administration of China; or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions at present exercised by the said authorities;

(3) "Agreement" means this Agreement, its Annexes and Implementing Protocols and any amendments thereto;

(4) "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 Annex or amendment is, at any given time, effective for all the Contracting Parties to this Agreement;

(5) "Territory" means the land territory, internal waters, archipelagic waters, territorial sea, the seabed and the sub-soil thereof and the airspace over them;

(6) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement;

(7) "Route Schedule" means the Route Schedule annexed to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 22 (Amendment and Modification) of this Agreement;

(8) "Specified route" means the route specified in the Route Schedule;

(9) "Tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith) charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(10) "User charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo;

(11) "Air service", "international air service", "airline", and "stop for

non-traffic purposes” have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;

(12) “Depositary” for ASEAN Member States and China means the Secretary-General of ASEAN;

(13) All references to the singular shall be construed to include the plural and all reference to the plural shall be construed to include the singular as the context requires.

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Parties the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule (hereinafter referred to as “the agreed services”).

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

- (a) the right to fly across the territory of the other Contracting Parties without landing, along the air route(s) prescribed by the aeronautical authorities of the other Contracting Parties;
- (b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Parties for non-traffic purposes;
- (c) the rights otherwise specified in this Agreement, including those rights stated in Annex I (Scheduled Air Services), Annex II (Non-Scheduled/Charter Air Services), and, where applicable, Annex III (Implementing Protocols) of this Agreement.

3. The airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2(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 international air services by the Contracting Party considering the application.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the

designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of another Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing one or more airlines to operate the agreed services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be communicated 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 operating 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 from an ASEAN Member State, the designated airline which is incorporated and has its principal place of business in ASEAN, is and remains substantially owned and effectively controlled by one or more ASEAN Member States and/or its nationals, and the ASEAN Member State designating the airline has and maintains effective regulatory control; and

(b) the Contracting Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement; and

(c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorisation and technical permission of paragraph 2 of this Article, a designated airline may at any time begin to

operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

4. The Contracting Parties granting the operating authorisations and technical permissions in accordance with paragraph 2 of this Article shall notify such action to the Depositary, who shall subsequently inform all Contracting Parties.

ARTICLE 4 WITHHOLDING, REVOCATION, LIMITATION AND SUSPENSION OF AUTHORISATION

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

- (a) the airline has failed to prove that it is qualified under Article 3 (Designation and Authorisation) paragraphs 2 (a) (i) or (ii) of this Agreement as applicable; or
- (b) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement; or
- (c) the airline fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws and Regulations) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent non-compliance with paragraphs 1(b) or 1(c) of this Article, the rights established in this Article shall be exercised only after consultations with the Contracting Party designating the airline, in conformity with Article 20 (Consultations) of this Agreement.

3. A Contracting Party that has exercised its right to withhold, revoke, limit, suspend or impose conditions on the operating authorisations or technical permissions of an airline(s) in accordance with paragraph 1 of this Article shall notify the Depositary of its actions and the Depositary shall thereafter promptly inform all the Contracting Parties.

ARTICLE 5
APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the airline(s) designated by the other Contracting Parties.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, baggage 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 airline(s) of the other Contracting Parties.
3. No Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of another Contracting Party engaged in similar international air transportation, in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

ARTICLE 6
DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage, cargo and mail in transit through the territory of each Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subjected to no more than a simplified control except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 7
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 at any time concerning the safety standards maintained by another Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

3. If, following such consultations, the first Contracting Party finds that the said other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention, that other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the International Civil Aviation Organisation (ICAO) Standards. That other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of a designated airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of that other Contracting Party be the subject of a search by the authorised representatives of that other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the ICAO Standards.

5. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation or technical permission of an airline(s) of another Contracting Party.

6. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 5 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

7. With reference to paragraph 3 of this Article, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary-General of ICAO

should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 8 AVIATION SECURITY

1. Consistent 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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which all the Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all practicable 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, 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 ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or 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 agrees that its designated airline(s) shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by another Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior

to and during boarding, loading, deplaning or unloading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from another Contracting Party for reasonable 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 such aircraft, their 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 thereof.

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 the first Contracting Party may request immediate consultation with the aeronautical authorities of that other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of receipt of such request shall constitute grounds for application of Article 4 (Withholding, Revocation, Limitation and Suspension of Authorisation) of this Agreement. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action 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 authorities of the Contracting Party of that airline for acceptance.

ARTICLE 9 TARIFFS

1. The tariffs to be applied by the designated airline(s) 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 the Contracting Parties. 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 which 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 10 SAFEGUARDS

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible anti-competitive practices which 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 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(s) intended or conducted by the designated airline(s) of another Contracting Party may constitute anti-competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1 of this Article, 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 20 (Consultations) of this Agreement 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 concerned fail to reach a resolution of the problem through consultations, they may invoke the dispute resolution mechanism under Article 21 (Settlement of Disputes) of this Agreement to resolve the dispute.

5. Each Contracting Party shall have the right to apply Article 4 (Withholding, Revocation, Limitation and Suspension of Authorisation) of this Agreement on 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(s) seriously affect the operation of its designated airline(s).

ARTICLE 11 FAIR COMPETITION

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of all the Contracting Parties to compete in providing the international air services governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party agrees to take action to eliminate all forms of discrimination and/or anti-competitive practices by a Contracting Party and/or its designated airline(s) that it deems to adversely affect the competitive position of a designated airline(s) of the other Contracting Parties.

ARTICLE 12 COMMERCIAL ACTIVITIES

1. In accordance with the laws and regulations of the other Contracting Parties, the designated airline(s) 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 Parties 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 Parties directly and, at its discretion, through its licenced agents; to sell such air services, and any person shall be free to purchase such air 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 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 territory of the other Contracting Parties in local currencies. At their discretion, the airline(s) of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Parties in freely convertible currencies according to local currency regulations.

ARTICLE 13 COOPERATIVE MARKETING ARRANGEMENTS

1. In operating or holding out the agreed services on the specified 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 joint venture, blocked space or

code-sharing arrangements, whether as the operating or the non-operating airline (hereinafter referred to as the "marketing airline") with:

- (a) an airline(s) of the same Contracting Party; and
- (b) an airline(s) 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.

2. Before its proposed introduction, the marketing or operating airline may be required to file for approval with the aeronautical authorities of relevant Contracting Party(ies) of any cooperative marketing arrangements entered into, in accordance with paragraph 1 of this Article.

3. 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(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.

ARTICLE 14 LEASING

1. Each Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for air services under this Agreement which does not comply with Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security) of this Agreement.

2. Subject to paragraph 1 of this Article, the designated airline(s) of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that:

- (a) this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have;
- (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 a Contracting Party will be established in conformity with the Convention.

3. An airline designated by a Contracting Party is not otherwise prohibited from providing air services using leased aircraft (or aircraft and crew) provided that any lease arrangement entered into satisfies the conditions normally applied by the other Contracting Party.

ARTICLE 15 INTERMODAL TRANSPORT

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

ARTICLE 16 USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airline(s) of another Contracting Party user charges higher than those imposed on the airlines of any other Contracting Party or non-Contracting Party operating similar international services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airline(s) 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 17 CUSTOMS DUTIES

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline(s) 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, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, 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(s), intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline(s) of such other Contracting Party operating the agreed air services.

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

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

a Contracting Party may be unloaded in the territory of another Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. 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 a 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 18 STATISTICS

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

ARTICLE 19 APPROVAL OF SCHEDULES

1. The designated airline(s) of each Contracting Party may be required to submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of another Contracting Party at least sixty (60) days prior to the operation of the agreed services. Any modification thereof shall be submitted for consideration at least thirty (30) days prior to the operation.

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

ARTICLE 20 CONSULTATIONS

1. In the spirit of close cooperation, 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 another Contracting Party receives, 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 Depositary shall be notified of the results.

2. Any Contracting Party may also request to hold a "Working Group Level" meeting, up to Ministerial level, if and when deemed necessary, to advance the process of consultations.

ARTICLE 21 SETTLEMENT OF DISPUTES

Should any dispute between the Contracting Parties arise, the aeronautical authorities of the Contracting Parties involved shall seek to resolve the dispute through consultation. In the event that no agreement is reached, it shall be settled through diplomatic channels.

ARTICLE 22 AMENDMENT AND MODIFICATION

1. Any Contracting Party may propose an amendment to this Agreement. The text of any such amendment and the reasons shall be transmitted to the Depositary, who shall transmit them to each Contracting Party.

2. The Contracting Parties shall communicate to the Depositary whether or not the proposed amendment is acceptable, and also submit any comments thereon.

3. If all the Contracting Parties agree to the proposed amendment and notify the Depositary accordingly, the amendment shall enter into force on

the date of the eleventh notification. Such amendment shall form an integral part of this Agreement.

ARTICLE 23 RELATIONSHIP WITH 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 party to, 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 Contracting Parties 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 among the Contracting Parties if they are concurrently bound by the aforesaid bilateral or multilateral air services agreement(s) and this Agreement. 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 24 REGISTRATION

Upon entry into force, this Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation by the Depository.

ARTICLE 25 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. Each Contracting Party shall complete its relevant internal legal procedures necessary for the entry into force of this Agreement. After the completion of its internal legal procedures, each Contracting Party shall give written notification to the Depository, who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

3. This Agreement shall enter into force on the date of deposit with the Depository of:

(a) the written notification from China; and

(b) written notifications from at least two ASEAN Member States;

whichever date is later, and shall enter into force only among the Contracting Parties that have deposited their written notifications. For each of the Contracting Parties depositing their written notifications after the Agreement has entered into force, the Agreement shall enter into force for that Contracting Party on the date of deposit of its written notification.

4. Upon deposit of the relevant written notifications for this Agreement and its Implementing Protocol(s) to the Depository, a Contracting Party undertakes to accord all the Contracting Parties which have deposited the relevant written notifications no less favourable treatment with respect to the traffic rights laid out in the Implementing Protocol(s) of this Agreement.

5. Subject to paragraphs 3 and 4 of this Article, the Implementing Protocol(s) as listed in Annex III of this Agreement shall enter into force upon deposit of the written notifications as set out in the "Final Provisions" of each of the respective Implementing Protocol(s).

6. The Depository shall notify the Contracting Parties of the entry into force of this Agreement.

7. The Depository shall maintain a centralised register of airline designations and operating authorisations or technical permissions in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement.

8. Any Contracting Party may withdraw from this Agreement by giving

written notification of withdrawal to the Depository, who shall, within thirty (30) days of receipt of the notification of withdrawal, notify the other Contracting Parties.

9. The withdrawal shall be effective twelve (12) months after the date of receipt of the notification by the Depository, unless the Contracting Party withdraws its written notification by written communication to the Depository within the twelve (12)-month period.

10. In the event that any obligation of a Contracting Party under this Agreement remains outstanding at the time of withdrawal from this Agreement, all the provisions of this Agreement shall continue to apply until such obligation has been fulfilled by that Contracting Party.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorised by their respective Governments, have signed this Air Transport Agreement between the Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the People's Republic of China.

DONE at Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam, this Day of **November** in the Year **Two Thousand and Ten**, in duplicate in the English and Chinese languages, both texts being equally authentic. In the event of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of Brunei
Darussalam:

For the Government of the People's
Republic of China:

.....
PEHIN DATO ABDULLAH BAKAR
Minister of Communications

.....
LI SHENG LIN

For the the Government of Kingdom of
Cambodia:

.....
MAO HAVANNALL

Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Government of the Republic of
Indonesia:

.....
FREDDY NUMBERI
Minister for Transportation

For the Government of the Lao People's
Democratic Republic:

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

For the Government of Malaysia:

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

For the Government of the Union of
Myanmar:

.....

MAJOR GENERAL THEIN SWE
Minister for Transport

For the Government of the Republic of
the Philippines:

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

For the Government of the Republic of
Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Government of the Kingdom of
Thailand:

.....
SOPHON ZARAM
Minister for Transport

For the Government of the Socialist
Republic of Viet Nam:

.....

HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport

ANNEX I

Scheduled Air Services

Section 1

Route Schedule

1. The designated airline(s) of the Contracting Parties shall be allowed to operate the agreed services on the following routes:

For the designated airline(s) of each ASEAN Member State:

Points of Origin in ASEAN	Intermediate Points	Points of Destination in China	Beyond Points
Any points in an ASEAN Member State designating the airline	Any points	Any points	Any points

For the designated airline(s) of China:

Points of Origin in China	Intermediate Points	Points of Destination in ASEAN	Beyond Points
Any points	Any points	Any points	Any points

2. Unless otherwise agreed between ASEAN and China, the points in China selected by any Contracting Party shall not be in the Hong Kong Special Administrative Region, Macao Special Administrative Region and Taiwan Province.

Section 2

Operational Flexibility

3. Each designated airline may, on any or all flights and at its option:
- (a) operate flights in either or both directions;
 - (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
 - (c) serve intermediate and beyond points(s) in the territory of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order; and
 - (d) omit stops at any point(s) provided that the agreed services begin or terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline

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 and all the points served are international airports.

ANNEX II

NON-SCHEDULED/CHARTER AIR SERVICES

1. The airline(s) of each Contracting Party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall have the right to operate non-scheduled air services between the Contracting Parties. The airlines must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least fourteen (14) working days prior to the operation of such air services.

2. In accordance with its own laws and regulations, the non-scheduled/charter air services of the designated airline(s) of each Contracting Party shall not unduly affect the operation of the agreed services on the routes.

ANNEX III

IMPLEMENTING PROTOCOLS

The Contracting Parties shall conclude Implementing Protocols which shall form integral parts of this Agreement, including:

- Protocol 1 Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Between Any Points in Contracting Parties.

(DRAFT)

PROTOCOL 1
ON UNLIMITED THIRD AND FOURTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS
BETWEEN ANY POINTS IN CONTRACTING PARTIES

The Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations (hereinafter referred to collectively as "**ASEAN**" or "**ASEAN Member States**", or individually as "**ASEAN Member State**") which comprise the Governments of:

Brunei Darussalam,
the Kingdom of Cambodia,
the Republic of Indonesia,
the Lao People's Democratic Republic,
Malaysia,
the Union of Myanmar,
the Republic of the Philippines,
the Republic of Singapore,
the Kingdom of Thailand,
the Socialist Republic of Viet Nam;

and

the Government of the People's Republic of China (hereinafter referred to as "China");

referred to collectively as "**the Contracting Parties**" or individually as an ASEAN Member State or China as "**a Contracting Party**";

RECALLING the Air Transport Agreement Between the Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the People's Republic of China signed on (date) in (venue) (hereinafter referred to as "the Agreement");

RECOGNISING that Annex III of the Agreement thereof provides for the conclusion of Implementing Protocols of the Agreement;

DESIRING to remove restrictions on air services with a view of achieving full liberalisation between and beyond ASEAN and China;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 – Routing and Traffic Rights

1. The designated airline(s) of each ASEAN Member State shall be allowed to operate scheduled air passenger and/or cargo services from any point in its territory with an international airport to any point in the territory of China with an international airport and vice versa with full third (3rd) and fourth (4th) freedom traffic rights by 31 December 2010.
2. The designated airline(s) of China shall be allowed to operate scheduled air passenger and/or cargo services from any point in its territory with an international airport to any point in the territory of an ASEAN Member State with an international airport and vice versa with full third (3rd) and fourth (4th) freedom traffic rights by 31 December 2010.

Article 2 – Capacity and Frequency

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

Article 3 – Final Provisions

1. This Protocol shall be deposited with the Depository, who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Contracting Party.
2. Each Contracting Party shall complete its relevant internal legal procedures necessary for the entry into force of this Protocol. After the completion of its internal legal procedures, each Contracting Party shall give written notification to the Depository, who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.
3. This Protocol shall enter into force on the date of deposit with the Depository of:
 - (a) the written notification from China; and
 - (b) written notifications from at least two ASEAN Member States;

whichever date is later, and shall enter into force only among the Contracting Parties that have deposited their written notifications. For each of the Contracting Parties depositing their written notifications after the Protocol has entered into force, the Protocol shall enter into force for that Contracting Party on the date of deposit of its written notification.

4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all Contracting Parties, as provided for under Article 22 (Amendment and Modification) of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised to sign by their respective Governments, have signed Protocol 1 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Between Any Points in Contracting Parties.

DONE at, this Day of in the Year Two Thousand and, in duplicate in the English and Chinese languages, both texts being equally authentic. In the event of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of Brunei
Darussalam:

For the Government of the People's
Republic of China:

.....
PEHIN DATO ABDULLAH BAKAR
Minister of Communications

.....
LI SHENG LIN
Minister of Transport

For the Government of the Kingdom of
Cambodia:

.....
MAO HAVANNALL

Secretary of State
State Secretariat of Civil Aviation

For the Government of the Republic of
Indonesia:

.....
FREDDY NUMBERI
Minister for Transportation

For the Government of the Lao
People's Democratic Republic:

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

For the Government of Malaysia:

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

For the Government of the Union of
Myanmar:

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

For the Government of the Republic of
the Philippines:

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

For the Government of the Republic of
Singapore:

.....
RAYMOND LIM
Minister for Transport

For the Government of the Kingdom of
Thailand:

.....
SOPHON ZARAM
Minister for Transport

For the Government of the Socialist
Republic of Viet Nam:

.....
HO NGHIA DZUNG
Minister of Transport

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ

ระหว่าง

รัฐบาลแห่งรัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

และ

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน

รัฐบาลแห่งรัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ต่อไปเรียกรวมกันว่า "อาเซียน" หรือ "รัฐสมาชิกอาเซียนต่าง ๆ" หรือ แต่ละรายว่า "รัฐสมาชิกอาเซียน") ซึ่ง

ประกอบด้วยรัฐบาลของ

บรูไนดารุสซาลาม

ราชอาณาจักรกัมพูชา

สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

มาเลเซีย

สหภาพพม่า

สาธารณรัฐฟิลิปปินส์

สาธารณรัฐสิงคโปร์

ราชอาณาจักรไทย

สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

และ

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ต่อไปเรียกว่า "จีน")

เรียกโดยรวมว่า "ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ" หรือ รัฐสมาชิกอาเซียนหรือจีนแต่ละรายว่า "ภาคีผู้ทำความตกลง"

ระลึกถึง กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจโดยรวมระหว่างจีนและอาเซียน
ของปี ค.ศ. 2002

ระลึกถึง กรอบความร่วมมือด้านการบิน ระหว่างอาเซียน-จีน ซึ่งได้รับการรับรองในการประชุม
รัฐมนตรีด้านการขนส่งของอาเซียนและจีน ครั้งที่ 6 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน ค.ศ. 2007 ที่
สิงคโปร์ ซึ่งมุ่งอำนวยความสะดวกแก่การจราจรและเคลื่อนย้ายผู้โดยสารและสินค้า เพื่อเพิ่มพูน
การค้าและเศรษฐกิจของอาเซียนและจีน ที่สนับสนุนการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนในปี
ค.ศ. 2010

รับทราบ ถึงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายระหว่างรัฐสมาชิกของอาเซียนต่าง ๆ
กับจีนที่มีอยู่

ยืนยันว่าเอกภาพ ความสามัคคีและการรวมกลุ่มของอาเซียนจะต้องเป็นสิ่งสำคัญลำดับแรก ใน
การตระหนักถึงความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียน-จีน

ปรารถนาที่จะจัดตั้งการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศระหว่างอาเซียนและจีนที่เป็นการรวมกลุ่ม มีประสิทธิภาพ และมีบรรยากาศการแข่งขัน เพื่อเพิ่มพูนการค้า สวัสดิการของผู้บริโภค และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

ปรารถนาที่จะส่งเสริมความก้าวหน้าของการบินพลเรือนระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศโดยเปิดเสรีการบินโดยลำดับระหว่างอาเซียนและจีน

ยืนยันหลักการและข้อบทต่าง ๆ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944

ปรารถนาที่จะทำความตกลงเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียนและจีนได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1

คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้เท่านั้น นอกจากระบุไว้เป็นอย่างอื่น คำว่า

1. "การขนส่งทางอากาศ" หมายถึง การขนส่งสาธารณะด้วยอากาศยานซึ่งผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ จะโดยแยกกันรับขนหรือผนวกกันก็ตาม เพื่อสินจ้างรางวัลหรือค่าจ้าง
2. "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" หมายถึง ในกรณีของรัฐสมาชิกของอาเซียนต่าง ๆ รัฐมนตรีที่รับผิดชอบด้านการบินพลเรือนของแต่ละรัฐสมาชิกอาเซียน ในกรณีของจีน การบินพลเรือนของจีน หรือในทั้งสองกรณี หน่วยงานหรือบุคคลอื่นใดที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ซึ่งในเวลาปฏิบัติโดยผู้มีอำนาจดังกล่าว
3. "ความตกลง" หมายถึง ความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวก และพิธีสารประกอบการดำเนินการของความตกลงนี้และข้อแก้ไขใด ๆ ในความตกลงหรือภาคผนวกหรือพิธีสารประกอบการดำเนินการ
4. "อนุสัญญา" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 และรวมถึง (1) ข้อแก้ไขใด ๆ ที่มีผลบังคับใช้ตามข้อ 94(ก) ของอนุสัญญา และได้ให้สัตยาบันโดยภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดแห่งความตกลงนี้ และ (2) ภาคผนวกใด ๆ หรือข้อแก้ไขใด ๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญา ตราบเท่าที่ภาคผนวกและข้อแก้ไขมีผลใช้บังคับตามเวลาที่กำหนดสำหรับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดแห่งความตกลงนี้
5. "อาณาเขต" หมายถึง อาณาเขตพื้นดิน พื้นน้ำภายใน ทะเล หมู่เกาะ ทะเลอาณาเขต พื้นทะเล และดินใต้ทะเลที่วันนั้น และห้วงอากาศเหนือบริเวณนั้น
6. "สายการบินที่กำหนด" หมายถึง สายการบินสายหนึ่งที่ได้รับการกำหนดและอนุญาตตามข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาต) แห่งความตกลงฉบับนี้
7. "ใบพิกัดเส้นทางบิน" หมายถึง ใบพิกัดเส้นทางบินที่แนบท้ายความตกลงฉบับนี้ หรือที่ได้แก้ไขตามข้อบทของข้อ 22 (การแก้ไขและเปลี่ยนแปลง) ของความตกลงฉบับนี้
8. "เส้นทางบินที่ระบุ" หมายถึง เส้นทางที่ระบุในใบพิกัดเส้นทางบิน

9. "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" หมายถึง ค่าโดยสาร อัตราหรือค่าธรรมเนียมใดๆในการขนส่งผู้โดยสาร สัมภาระ และ/หรือสินค้า (ไม่รวมไปรษณีย์ภัณฑ์) ในการขนส่งทางอากาศ (รวมการขนส่งทางอื่น ๆ ที่ต่อเนื่องกัน) ซึ่งเรียกเก็บโดยสายการบิน รวมถึงตัวแทนของสายการบิน และเงื่อนไขต่างๆ สำหรับการจัดให้มีค่าโดยสาร อัตราหรือค่าธรรมเนียมนั้นๆ
10. "ค่าภาระ" หมายถึง ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากสายการบินโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ หรือได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจให้เรียกเก็บ ในการจัดหาทรัพย์สินของสนามบิน หรือสิ่งอำนวยความสะดวก หรือเครื่องช่วยในการเดินอากาศ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการด้านการรักษาความปลอดภัย รวมทั้งบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง สำหรับอากาศยาน ลูกเรือ ผู้โดยสาร และสินค้า
11. "บริการเดินอากาศ" "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" "สายการบิน" และ "การแวะลงเพื่อวัตถุประสงค์ที่มีใช้การจราจร" มีความหมายตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 96 แห่งอนุสัญญา
12. "ผู้เก็บรักษา" สำหรับรัฐสมาชิกอาเซียนต่าง ๆ และจีน หมายถึง เลขาธิการอาเซียน
13. ข้ออ้างอิงทั้งหมดที่อ้างถึงคำเอกพจน์ให้ตีความรวมถึงคำพหูพจน์ และข้ออ้างอิงทั้งหมดที่อ้างถึงคำพหูพจน์ให้ตีความรวมถึงคำเอกพจน์ตามที่เนื้อความต้องการ

ข้อ 2

การให้สิทธิ

1. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุในความตกลงนี้แก่ภาคิผู้ทำความตกลงอื่น ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามเส้นทางบินที่ระบุในใบพิกัดเส้นทางบิน (ต่อไปนี้จะเรียกว่า "บริการที่ตกลง")
2. ขึ้นอยู่กับขอบทของความตกลงนี้ สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิดังต่อไปนี้
 - ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอื่น ๆ โดยไม่แวะลง ตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้โดยเจ้าหน้าที่การเดินทางของภาคิผู้ทำความตกลงอื่น ๆ
 - ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอื่น ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ที่มีใช้การจราจร
 - ค) สิทธิต่างๆ ที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้ รวมทั้งสิทธิต่างๆ ที่ระบุในภาคผนวก 1 (บริการเดินอากาศแบบประจำ) ภาคผนวก 2 (บริการเดินอากาศแบบไม่ประจำ/เช่าเหมา) และ ในกรณีที่ใช้ได้ ภาคผนวก 3 (พิธีสารประกอบการดำเนินการ) ของความตกลงนี้
3. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย นอกเหนือจากสายการบินที่ได้แจ้งกำหนดภายใต้ข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาต) ของความตกลงนี้ สามารถบันทึกสิทธิต่างๆ ที่ระบุไว้ในวรรค 2 (ก) และ (ข) ของข้อนี้ได้ด้วย สายการบินนั้นจะต้องมีคุณสมบัติครบตามเงื่อนไขต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ ซึ่งโดยปกติใช้กับการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศโดยภาคิผู้ทำความตกลงที่พิจารณาคำขอ

4. ไม่มีข้อความใดในความตกลงนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในการรับขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์เพื่อสินจ้างในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

ข้อ 3

การกำหนดสายการบินและการอนุญาต

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินเป็นลายลักษณ์อักษรได้หนึ่งสายหรือมากกว่า เพื่อดำเนินบริการที่ตกลงตามความตกลงนี้และมีสิทธิที่จะถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดดังกล่าว การกำหนดนั้นให้ส่งเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านช่องทางทางการทูตไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบต่อไป
2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบินดังกล่าว พร้อมกับคำขอจากสายการบินที่กำหนดนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องให้การอนุญาตดำเนินการและอนุญาตด้านเทคนิคที่เหมาะสมโดยมีความล่าช้าทางกระบวนการน้อยที่สุด ในรูปแบบและวิธีที่กำหนดในการอนุญาตดำเนินการและการอนุญาตด้านเทคนิค โดยมีเงื่อนไขว่า
 - ก) (1) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่ในภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบิน คนชาติของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น หรือทั้งสองอย่าง หรือ (2) ขึ้นอยู่กับการยอมรับของภาคีผู้ทำความตกลงที่รับคำขอนั้นจากรัฐสมาชิกอาเซียน สายการบินที่กำหนดเป็นบริษัทและมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่อยู่ในอาเซียน และคงไว้ซึ่งกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงโดยรัฐสมาชิกอาเซียนหนึ่งหรือหลายรัฐ และ/หรือ คนชาติอาเซียน และรัฐสมาชิกอาเซียนที่กำหนดสายการบินยังคงไว้ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริง และ
 - ข) ภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินได้ทำตามข้อกำหนดที่วางไว้ในข้อ 7 (ความปลอดภัย) และข้อ 8 (การรักษาความปลอดภัยการบิน) ของความตกลงนี้ และ
 - ค) สายการบินที่กำหนดมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมาย และข้อบังคับที่ใช้เป็นปกติในการดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศที่ภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้รับการกำหนดสายการบิน
3. เมื่อได้รับการอนุญาตดำเนินการและอนุญาตด้านเทคนิคตามวรรค 2 ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดอาจเริ่มดำเนินการที่ตกลงตามที่ได้กำหนดไว้เมื่อไรก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าสายการบินนั้นต้องปฏิบัติตามข้อบทต่าง ๆ ที่นำมาใช้ได้ของความตกลงนี้
4. ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ให้การอนุญาตดำเนินการและอนุญาตด้านเทคนิคตามวรรค 2 ของข้อนี้ จะต้องแจ้งเรื่องการดำเนินการเช่นว่านั้นไปยังผู้เก็บรักษาซึ่งจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบต่อไป

ข้อ 4

การระงับ การเพิกถอน การตั้งข้อจำกัด และการพักใช้ใบอนุญาต

1. ภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะระงับ เพิกถอน ตั้งเงื่อนไขหรือข้อจำกัด หรือพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคตามที่อ้างถึงในข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาต) ของความตกลงนี้ กับสายการบินที่กำหนดโดยภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เป็นการชั่วคราวหรือถาวร ในกรณีนี้

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

ข) ภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายมิได้คงไว้และจัดการมาตรฐานตามที่วางไว้ในข้อ 7

(ความปลอดภัย) และข้อ 8 (การรักษาความปลอดภัยการบิน) ของความตกลงนี้ หรือ

ค) สายการบินไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อบังคับ ตามที่อ้างถึงในข้อ 5

(การใช้กฎหมายและข้อบังคับ) ของความตกลงนี้

2. เว้นแต่การดำเนินการอย่างฉับพลันจะจำเป็นเพื่อป้องกันการไม่ปฏิบัติตามวรรค 1 (ข)

หรือ 1 (ค) ของข้อนี้ สิทธิที่กำหนดขึ้นตามข้อนี้จะใช้ได้ภายหลังจากที่มีการปรึกษาหารือกับภาควิชาผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินเท่านั้น ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 20 (การปรึกษาหารือ) ของความตกลงนี้

3. ภาควิชาผู้ทำความตกลงที่ได้ใช้สิทธิของตนในการระงับ เพิกถอน จำกัด พักใช้ หรือตั้งเงื่อนไขใบอนุญาตดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายตามวรรค 1 ของข้อนี้ จะต้องแจ้งการดำเนินการไปยังผู้เก็บรักษา และผู้เก็บรักษาจะแจ้งให้ภาควิชาผู้ทำความตกลงทั้งหมดทราบทันที

ข้อ 5

การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

1. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง กฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวกับการดำเนินการและบริการและการเดินอากาศของอากาศยานจะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยสายการบินที่กำหนดโดยภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายอื่น

2. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง กฎหมายและข้อบังคับของภาควิชาที่เกี่ยวกับการอนุญาตให้เข้ามา หรือออกจากอาณาเขตของตน ของผู้โดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ หรือสินค้าบนอากาศยาน (รวมถึงข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้าประเทศ การตรวจปล่อย การรักษาความปลอดภัยการบิน การตรวจคนเข้าเมือง หนังสือเดินทาง สุขภาพ และการกักกันโรค หรือ ในกรณีของไปรษณีย์ภัณฑ์ ข้อบังคับการไปรษณีย์) จะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยหรือในนามของผู้โดยสาร ลูกเรือ หรือสินค้าดังกล่าวของสายการบินของภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายอื่น ๆ

3. จะไม่มีภาคีผู้ทำความตกลงใดที่ให้สิทธิพิเศษแก่สายการบินของตนหรือสายการบินอื่นใดเหนือสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่ดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่คล้ายกัน ในการใช้ข้อบังคับทางการเข้าประเทศ การตรวจคนเข้าเมือง การกักกันโรคและข้อบังคับต่าง ๆ ที่คล้ายกัน

ข้อ 6

การผ่านแดนโดยตรง

ผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผ่านแดนในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย และมีได้นำออกไปจากพื้นที่ของสนามบินซึ่งได้จัดไว้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวนั้น จะได้รับการควบคุมที่ไม่ยุ่งยาก ยกเว้นเพื่อวัตถุประสงค์ด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน การควบคุมยาเสพติด การป้องกันการเข้ามาอย่างผิดกฎหมายหรือในสถานการณ์พิเศษ สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผ่านแดนโดยตรงจะได้รับการยกเว้นค่าภาษีศุลกากร และภาษีอื่น ๆ ที่คล้ายกัน

ข้อ 7

ความปลอดภัย

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะยอมรับว่าใช้ได้ เพื่อวัตถุประสงค์ของการดำเนินการบริการเดินอากาศที่จัดให้ตามความตกลงนี้ ซึ่งไปสำคัญสมควรเดินอากาศ ไปสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินดังกล่าวและยังคงมีผลอยู่ โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดสำหรับใบอนุญาตจะต้องเท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญาเป็นอย่างน้อย อย่างไรก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ ซึ่งไปสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตน โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน
2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือ ณ เวลาใด ๆ เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยที่คงไว้โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในเรื่องเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือของเที่ยวบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของอากาศยาน การปรึกษาหารือนั้นจะต้องมีขึ้นภายในสามสิบ (30) วันหลังจากการร้องขอนั้น
3. ภายหลังจากการหารือดังกล่าว หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกพบว่าภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายดังกล่าวมิได้คงไว้และจัดการมาตรฐานความปลอดภัย ในเรื่องที่ย่างถึงในวรรค 1 ของข้อนี้ อย่างมีประสิทธิภาพ ที่ได้มาตรฐานตามที่กำหนดขึ้นตามอนุสัญญา ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายจะได้รับการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่าง ๆ ซึ่งจำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายนั้นจะต้องจัดการแก้ไขอย่างเหมาะสม ภายในเวลาที่ตกลงกัน

4. ตามข้อ 16 ของอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันต่อไปว่าอากาศยานใด ๆ ที่ดำเนินการโดย หรือ ในนามของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในบริการไปยังหรือมาจาก อาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ขณะที่อยู่ภายในอาณาเขตของภาคี ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น อาจได้รับการตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับอำนาจของภาคี ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้า ที่ไม่สมเหตุผลในการปฏิบัติการบินของอากาศยาน ไม่รวมความตามภาระผูกพันที่อ้างถึงใน ข้อ 33 ของอนุสัญญา วัตถุประสงค์ของการตรวจเพื่อตรวจสอบความใช้ได้ของเอกสารอากาศยานที่เกี่ยวข้อง การอนุญาตของลูกเรือ และตรวจสอบว่าอุปกรณ์อากาศยานรวมถึงเงื่อนไขของ อากาศยานที่เป็นไปตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
5. เมื่อมีความจำเป็นต้องกระทำการเร่งด่วนเพื่อให้มั่นใจถึงความปลอดภัยของการดำเนินการ ของสายการบิน ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะพักใช้หรือเปลี่ยนแปลงการ อนุญาตดำเนินการหรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย หนึ่งอย่างทันที
6. การปฏิบัติใด ๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค 5 ของข้อนี้ จะหยุดลงเมื่อเหตุ ที่ใช้ในการดำเนินการดังกล่าวนั้นหมดไป
7. อ้างถึงวรรค 3 ของข้อนี้ หากพบว่าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งยังคงไม่ปฏิบัติตาม มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศภายในเวลาที่ตกลง ควรแจ้งให้ เลขาธิการขององค์การการบินพลเรือนได้ทราบ ซึ่งเลขาธิการฯ ควรจะได้ทราบถึงการแก้ไข สถานการณ์ที่น่าพอใจที่ตามมาด้วย

ข้อ 8

การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลง ยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบิน พลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความ ตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วย ความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยี้ดอากาศยานโดยมิชอบด้วย กฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปราม การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และอนุสัญญาหรือพิธีสารอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมดร่วมเป็นภาคีอยู่

2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่กระทำได้แก่กัน และกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายและการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น และทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และเพื่อแจ้งให้ทราบถึงการคุกคามอื่นใดต่อการรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะดำเนินการตามข้อบพว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญา เท่าที่ข้อบพการรักษาความปลอดภัยการบินเช่นว่านั้นนำไปใช้ได้กับภาคีผู้ทำความตกลง ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะต้องกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาถาวรอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบพว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินเช่นว่านั้น
4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า สายการบินที่กำหนดจะต้องทราบถึงข้อบพการรักษาความปลอดภัยการบินที่อ้างถึงในวรรค 3 ของข้อนี้ ที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายต้องทำให้มั่นใจว่ามีมาตรการเพียงพอที่จะนำมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพในอาณาเขตของตน เพื่อป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัวของลูกเรือ สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างนำขึ้นหรือขนลง ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยความเห็นใจต่อคำขอใด ๆ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย
5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามของอุบัติเหตุยัดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่น ๆ ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน คนโดยสาร และลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย
6. เมื่อภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลอันสมควรให้เชื่อได้ว่าภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินการผิดไปจากข้อบพการรักษาความปลอดภัยการบินของข้อนี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือทันทีกับเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การไม่บรรลุถึงข้อตกลงที่น่าพอใจภายในสิบห้า (15) วัน นับจากวันที่ได้รับการร้องขอ จะต้องเป็นเหตุในการใช้ข้อ 4 (การระงับ การเพิกถอน การตั้งข้อจำกัด และการพักใช้ใบอนุญาต) ของความตกลงนี้ เมื่อปรากฏเหตุฉุกเฉิน หรือเพื่อป้องกันการไม่ปฏิบัติตามข้อบพของข้อนี้ต่อไป ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกอาจใช้มาตรการชั่วคราวก่อนครบกำหนดสิบห้า (15) วัน

7. ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝายต้องกำหนดให้สายการบินของภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝายหนึ่งที่ใช้บริการไปยังภาคิผู้ทำควมตกลดนั้นส่งแผนการรักษาความปลอดภัยของผู้ประกอบการเป็นลายลักษณอักษรที่ได้รับการรับรองโดยเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลดของสายการบินนั้นเพื่อให้การยอมรับ

ข้อ 9

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำควมตกลดหนึ่งใช้เรียกเก็บสำหรับบริการเดินอากาศที่ครอบคลุมโดยความตกลดนี้ จะต้องกำหนดในระดับที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผลประโยชน์ของผู้ใช้ ต้นทุนในการดำเนินงาน ลักษณะของบริการ กำไรอันสมควร พิกัดอัตราค่าขนส่งของสายการบินอื่นๆ และข้อพิจารณาเชิงพาณิชย์อื่นๆ ในตลาด
2. ภาคิผู้ทำควมตกลดฝายใดฝายหนึ่งจะต้องไม่กำหนดให้สายการบินแจ้งหรือขอความเห็นชอบพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบิน อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ถูกกฎหมายภายในประเทศของภาคิผู้ทำควมตกลดหนึ่งกำหนดให้มีการเห็นชอบพิกัดอัตราค่าขนส่งก่อนล่วงหน้า ก็จะต้องมีการยื่นขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งตามนั้น ในกรณีเช่นนี้ หลักการต่างตอบแทนอาจนำมาใช้โดยดุลพินิจของภาคิผู้ทำควมตกลดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. ภาคิผู้ทำควมตกลดต่าง ๆ ตกลงที่จะให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อพิกัดอัตราค่าขนส่งที่อาจจะถูกปฏิเสธด้วยเหตุที่มีความไม่เท่าเทียมกันอย่างไรเหตุผล สูงหรือมีข้อจำกัดเกินควร เนื่องจากการใช้อำนาจครอบงำในโดยมิชอบ หรือต่ำเกินควร อันเนื่องมาจากการอุดหนุนหรือสนับสนุนโดยตรงหรือทางอ้อมของรัฐบาล หรือวิธีปฏิบัติที่ขัดต่อการแข่งขันอื่นๆ
4. ภาคิผู้ทำควมตกลดจะต้องทำให้มั่นใจว่าสายการบินที่กำหนดได้ให้ข้อมูลทั้งหมดโดยรวมกับสาธารณะชนทั่วไปในเรื่องอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมและเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องในการโฆษณาต่อสาธารณะเกี่ยวกับค่าโดยสารของตน

ข้อ 10

มาตรการปกป้อง

1. ภาคิผู้ทำควมตกลดต่าง ๆ ตกลงว่าการกระทำของสายการบินดังต่อไปนี้ อาจถือได้ว่าเป็นการกระทำที่อาจจะขัดต่อการแข่งขันซึ่งควรได้รับการตรวจสอบอย่างใกล้ชิด
 - ก. การเรียกเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมตามเส้นทางต่างๆ ในระดับที่ซึ่งโดยรวมไม่เพียงพอที่จะคุ้มกับต้นทุนของการจัดหาบริการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง
 - ข. การเพิ่มของความถี่ของบริการเดินอากาศอย่างมากเกินควร
 - ค. การกระทำที่สงสัยนั้นเป็นการกระทำอย่างต่อเนื่องมากกว่าจะเป็นการกระทำเพียงชั่วคราว

- ง. การกระทำที่สงสัยมีผลกระทบต่อสายการบินอื่น
- จ. การกระทำที่สงสัยสะท้อนเจตนาอย่างชัดเจน หรือมีผลกระทบที่น่าจะเป็นไปได้ว่าเป็นการตัดทอน กีดกัน หรือผลักดันสายการบินอื่นให้ออกจากตลาด และ
- ฉ. พฤติกรรมที่แสดงให้เห็นถึงการใช้อยู่สถานะความได้เปรียบในเส้นทางบินโดยมิชอบ
2. การให้ความช่วยเหลือ และ/หรือ การอุดหนุนจากรัฐจะต้องมีความโปร่งใสระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ และจะต้องไม่บิดเบือนการแข่งขันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ข้อมูลที่สมบูรณ์เกี่ยวกับการให้หรือการปรับปรุงหรือการขยายเวลาสำหรับความช่วยเหลือดังกล่าวนั้น แก่ภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ที่สนใจเมื่อมีการร้องขอ โดยข้อมูลดังกล่าวจะต้องได้รับการเก็บรักษาในชั้นความลับและความอ่อนไหวสูงสุด
3. หากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพิจารณาเห็นว่าการดำเนินการบริการที่จงใจหรือที่กระทำโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจสร้างพฤติกรรมที่ขัดต่อการแข่งขันตามรายการที่ได้บ่งชี้ไว้ในวรรค 1 ของข้อนี้หรือการเลือกปฏิบัติใด ๆ โดยวิธีให้การช่วยเหลือ และ/หรือ อุดหนุนเกินควรของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือตามข้อ 20 (การปรึกษาหารือ) ของความตกลงนี้ โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะยุติปัญหา การร้องขอใด ๆ ดังกล่าวจะต้องส่งมาพร้อมกับการแจ้งเหตุผลของการร้องขอ และการปรึกษาหารือจะต้องเริ่มภายในสิบห้า (15) วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอนั้น
4. หากภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ไม่สามารถบรรลุข้อยุติของปัญหาโดยการปรึกษาหารือ ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ อาจร้องขอให้ใช้กลไกการยุติข้อพิพาทตามข้อ 21 (การระงับข้อพิพาท) ของความตกลงนี้ เพื่อยุติข้อพิพาท
5. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะใช้ข้อ 4 (การระงับ การเพิกถอน การตั้งข้อจำกัด และการพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงนี้กับสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเป็นการชั่วคราว เมื่อมีเหตุผลอันเชื่อได้ว่าการกระทำอย่างไม่เป็นธรรม หรือขัดต่อการแข่งขันอันเกี่ยวเนื่องกับวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้ โดยภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งหรือสายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายนั้น มีผลกระทบต่อสายการบินที่กำหนดของตน

ข้อ 11

การแข่งขันที่เป็นธรรม

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้โอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทุกฝ่ายที่จะแข่งขันในการให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงนี้

2. ภาคิผู้ทำควมตกลองแต่ละฝายตกลองที่จะดำเนนการขจัดกาเลือกปฏิบัติและ/หรือวิธีปฏิบัติต่าง ๆ ที่ขัดต่อกาแขงขันทุกรูปแบบโดยภาคิผู้ทำควมตกลองฝายหนึ่ง และ/หรือ สายกาการบินที่กำหนดของภาคินั้น ที่ถือได้ว่ามีผลเสยต่อสถานภาพแขงขันของสายกาการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลองอื่น ๆ

ข้อ 12

กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์

1. ตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคิผู้ทำควมตกลองอื่น ๆ สายกาการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลองฝายหนึ่งจะมีสิทธิ
 - ก) เกี่ยวกับการเข้ามา การพำนักอาศัย และการจ้างงาน ที่จะนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลองฝายอื่น ซึ่งบุคลากรในด้านการบริหารและผู้ชำนาญพิเศษอื่น ๆ เครื่องใช้สำนักงาน และเครื่องใช้อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และวัสดุส่งเสริมการขายต่าง ๆ ที่ใช้ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ
 - ข) ตั้งสำนักงานในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลองฝายอื่นเพื่อมุ่งประสงค์ในการจัดหาส่งเสริม และขายบริการเดินอากาศ
 - ค) ทำกาขายบริการเดินอากาศในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลองฝายอื่นโดยตรง และผ่านตัวแทน ตามดุลพินิจของสายกาการบิน ในการขายบริการเดินอากาศดังกล่าว และบุคคลใด ๆ จะมีอิสระในการที่จะซื้อบริการเดินอากาศนั้นด้วยเงินสกุลท้องถิ่นที่ใช้อยู่ในอาณาเขตนั้น หรือ ในเงินสกุลของประเทศอื่นที่อาจแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ
 - ง) แลกเปลี่ยนและส่งกลับไปยังอาณาเขตของบริษัทตนเมื่อต้องการ ซึ่งเงินรายได้ที่เกิดขึ้นภายในประเทศที่เกินไปจากเงินใช้จ่ายที่เกิดขึ้นภายในประเทศ การแลกเปลี่ยนและส่งกลับจะต้องได้รับอนุญาตโดยพลันโดยไม่มีข้อบังคับหรือภาชิที่เกี่ยวข้อง ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้กับการซื้อขายและการส่งเงินออกขณะนั้นตามข้อบังคับกาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของภาคิผู้ทำควมตกลองที่เกี่ยวข้อง และ
 - จ) ชำระค่าใช้จ่ายท้องถิ่น รวมทั้งซื้อเชื้อเพลิง ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลองอื่น ๆ ด้วยเงินสกุลท้องถิ่น สายกาการบินของภาคิผู้ทำควมตกลองแต่ละฝายอาจชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าว ตามดุลพินิจของตน ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลองอื่นในเงินสกุลที่แลกเปลี่ยนโดยเสรีที่กำหนดโดยข้อบังคับเงินสกุลท้องถิ่น

ข้อ 13

ข้อตกลงความร่วมมือด้านการตลาด

1. ในการดำเนินบริการหรือเสนอบริการที่ตกลองในเส้นทางที่ระบุ สายกาการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายอาจเข้าร่วมในข้อตกลงความร่วมมือด้านการตลาด ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับ

และนโยบายแห่งชาติ ซึ่งอาจรวมถึง แต่ไม่เป็นการจำกัดเฉพาะ การร่วมทุน การตกลงซื้อขาย ระยะเวลาที่นับบนเที่ยวบิน การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ไม่ว่าจะเป็นในลักษณะของ สายการบินผู้ดำเนินงานบริการหรือสายการบินที่ไม่ได้ดำเนินงานบริการ (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “สายการบินผู้ทำการตลาด”) ร่วมกับ

- ก. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายเดียวกัน และ
- ข. สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายอื่น ๆ

โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้เข้าร่วมในข้อตกลงดังกล่าวทั้งหมด มีสิทธิรับขนการจราจรและได้รับการอนุญาตอันเหมาะสมและมีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ใช้กับข้อตกลงนั้น

2. ก่อนแนะนำบริการที่เสนอ สายการบินผู้ทำการตลาดและสายการบินผู้ดำเนินงานบริการอาจต้องยื่นขอความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงความร่วมมือด้านการตลาดใดๆ ที่เข้าร่วม ตามวรรค 1 ของข้อนี้
3. เมื่อเสนอขายบริการเดินอากาศ สายการบินผู้ทำการตลาดจะต้องทำความเข้าใจกับผู้ซื้อบัตรโดยสารของบริการนั้น ณ จุดขายให้ชัดเจนว่า สายการบินใดเป็นผู้ดำเนินงานบริการในแต่ละช่วงเส้นทางที่ให้บริการ และสายการบินใดเป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

ข้อ 14

การเช่า

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจห้ามการใช้อากาศยานเช่าสำหรับบริการเดินอากาศภายใต้ความตกลงนี้ ที่ไม่เป็นไปตามข้อ 7 (ความปลอดภัย) และข้อ 8 (การรักษาความปลอดภัยการบิน) ของความตกลงนี้
2. ภายใต้เงื่อนไขตามวรรค 1 ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้อากาศยาน (หรืออากาศยานและลูกเรือ) ที่เช่าจากบริษัท รวมถึงสายการบินอื่นใด โดยมีเงื่อนไขว่า
 - ก) การเช่านี้จะต้องไม่ทำให้สายการบินผู้ให้เช่าใช้สิทธิรับขนการจราจรที่ตนไม่มี
 - ข) ผลประโยชน์ด้านการเงินที่สายการบินผู้ให้เช่าได้รับ จะต้องไม่ขึ้นอยู่กับผลกำไรหรือขาดทุนของการดำเนินงานบริการของสายการบินที่กำหนดที่เกี่ยวข้อง และ
 - ค) ความรับผิดชอบต่อความสมควรเดินอากาศที่มีอยู่และความเพียงพอของมาตรฐานการปฏิบัติการบินและการบำรุงรักษาของอากาศยานที่เช่ามา ซึ่งดำเนินงานบริการโดยสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะถูกกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา
3. สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะไม่ถูกห้ามในการจัดบริการเดินอากาศโดยใช้อากาศยานเช่า (หรืออากาศยานและลูกเรือ) โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อตกลงการเช่าใดๆ ที่ได้มีการจัดทำจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ใช้เป็นการทั่วไปของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ 15

การขนส่งหลายรูปแบบ

ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย สายการบินที่กำหนดและผู้จัดบริการขนส่งสินค้าทางอ้อมของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายต้องได้รับอนุญาตโดยไม่มีข้อจำกัดให้ว่าจ้างบริการขนส่งภาคพื้นใด ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศสำหรับสินค้าที่ไปยังหรือมาจากจุดใด ๆ ในหรือนอกอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ รวมทั้งการขนส่งไปยังและมาจากทุกท่าอากาศยานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านศุลกากร และรวมถึง ในกรณีที่เกี่ยวข้อง สิทธิในการขนส่งสินค้าภายในประเทศก่อนส่งออก ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง สินค้าเช่นว่านั้น ไม่ว่าจะขนส่งโดยทางภาคพื้นหรือทางอากาศจะต้องเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและพิธีการด้านศุลกากรของท่าอากาศยานได้ ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย สายการบินที่กำหนดอาจเลือกที่จะดำเนินการขนส่งภาคพื้นด้วยตนเองหรือจัดทำข้อตกลงกับผู้ขนส่งภาคพื้นอื่น ๆ รวมทั้งการขนส่งภาคพื้นดำเนินการโดยสายการบิน และผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอ้อมอื่น ๆ บริการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบเช่นว่านั้น อาจเสนอให้ในราคาเดียว ซึ่งเป็นราคาของการขนส่งทางอากาศและภาคพื้นรวมกัน ภายใต้เงื่อนไขว่าจะไม่ทำให้ผู้ส่งสินค้าเข้าใจผิดในข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการขนส่งนั้น

ข้อ 16

ค่าภาระ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องไม่เรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บค่าภาระกับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ด้วยอัตราที่สูงกว่าค่าภาระที่เรียกเก็บกับสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงหรือสายการบินของประเทศนอกภาคีผู้ทำความตกลงอื่นใดในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะคล้ายกัน
2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการปรึกษาหารือในเรื่องค่าภาระต่างๆ ระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บและสายการบินที่ใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดให้โดยเจ้าหน้าที่ที่เรียกเก็บนั้น ถ้าเป็นไปได้ โดยผ่านองค์กรตัวแทนของสายการบินควรมีการให้ข่าวสารอย่างมีเหตุผลในข้อเสนอในการเปลี่ยนแปลงค่าภาระที่เรียกเก็บต่างๆ แก่ผู้ใช้บริการเพื่อให้แสดงความเห็นของตนก่อนมีการเปลี่ยนแปลง ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายยังต้องสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บค่าภาระของตนและผู้ใช้บริการดังกล่าวแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับค่าภาระต่างๆ

ข้อ 17

อากรศุลกากร

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องให้การยกเว้น บนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทนแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างเต็มที่เท่าที่จะเป็นไปได้ตาม

กฎหมายแห่งชาติ จากค่าอากาศสุลกการ ภาชีสรพสามิต ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบ และ ค่าอากาศและค่าภาระแห่งชาติอื่นๆ สำหรับอากาศยาน น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันสิ้น วัสดุทางเทคนิคที่ใช้แล้วหมดเปลืองได้ เครื่องอะไหล่ ซึ่งรวมถึงเครื่องยนต์ เครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน พัสดุอากาศยาน และรายการอื่นๆ เช่น เอกสารบัตรโดยสาร ใบตราส่งสินค้า วัสดุสิ่งพิมพ์ใด ๆ ที่มีเครื่องหมายของบริษัทพิมพ์อยู่ และวัสดุเผยแพร่ทั่วไปที่แจกจ่ายโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายของสายการบินที่กำหนดนั้น ซึ่งมุ่งหมายจะใช้หรือใช้เฉพาะกับการดำเนินการหรือการให้บริการของอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายดังกล่าว ในการดำเนินการที่ตกลง

2. การยกเว้นต่างๆ ที่ให้โดยข้อนี้จะใช้กับรายการที่ได้อ้างถึงในวรรค 1

ก) นำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงโดยหรือในนามของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข) อยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในระหว่างขาเข้ามาหรือออกไปจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือ

ค) นำขึ้นบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและตั้งใจที่จะใช้ในการดำเนินการที่ตกลง

ไม่ว่ารายการดังกล่าวจะถูกใช้หรือบริโภคทั้งหมดภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้การยกเว้นหรือไม่ โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงความเป็นเจ้าของในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าว

3. เครื่องบริภัณฑ์ปกติบนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุ และเครื่องใช้สอยที่ปกติอยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง อาจนำลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่าง ๆ ที่นำลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือมีฉะนั้นถูกจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร

4. การยกเว้นต่างๆ ที่ให้ไว้ในข้อนี้จะให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งได้มีสัญญากับสายการบินที่กำหนดอื่นด้วย ซึ่งจะได้รับยกเว้นเช่นเดียวกันจากภาคีผู้ทำความตกลงอื่นๆ ในการยืมหรือถ่ายโอนรายการต่างๆ ที่ระบุในวรรค 1 ของข้อนี้ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย

ข้อ 18

สถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะต้องจัดส่งรายการสถิติรายคาบหรือข้อสนเทศที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับการจราจรที่รับขนบนบริการที่ตกลงให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อได้รับการร้องขอ

ข้อ 19**การให้ความเห็นชอบตารางการบิน**

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจถูกกำหนดให้จัดส่งกำหนดการบินของตนเพื่อขอความเห็นชอบ แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยหกสิบ (60) วันก่อนการดำเนินการที่ตกลง การแก้ไขใด ๆ ต่อกำหนดการบินนั้นจะต้องส่งให้พิจารณาอย่างน้อยสามสิบ (30) วันก่อนการดำเนินการ
2. สำหรับเที่ยวบินเสริมซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งต้องการทำการบินตามบริการที่ตกลงนอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว สายการบินนั้นต้องขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นล่วงหน้าโดยทั่วไปคำขอจะถูกส่งอย่างน้อยสี่ (4) วันทำการก่อนการทำการบินของเที่ยวบินเช่นว่านั้น

ข้อ 20**การปรึกษาหารือ**

1. ด้วยความร่วมมืออย่างใกล้ชิด เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะปรึกษาหารือระหว่างกันเป็นระยะ โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะสร้างความมั่นใจถึงการนำไปใช้และการปฏิบัติตามข้อบทย่างต่าง ๆ ของความตกลงนี้อย่างน่าพอใจ เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นให้เริ่มต้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่ทำได้และไม่เกินกว่าหกสิบ (60) วันนับจากแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านทางทูต หรือช่องทางที่เหมาะสมอื่น ๆ พร้อมคำอธิบายในประเด็นต่าง ๆ ที่จะหยิบยกขึ้นหารือ เมื่อเป็นที่ตกลงกันในเรื่องวันที่จะปรึกษาหารือ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่ร้องขอจะต้องแจ้งภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ๆ ทั้งหมดเกี่ยวกับการปรึกษาหารือและประเด็นที่จะหยิบยกขึ้นหารือด้วย ภาคีผู้ทำความตกลงใด ๆ อาจเข้าร่วมการปรึกษาหารือได้ เมื่อการปรึกษาหารือได้ข้อสรุป ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด รวมทั้งผู้เก็บรักษา จะได้รับการแจ้งผลการหารือดังกล่าว
2. ภาคีผู้ทำความตกลงใด ๆ อาจร้องขอให้จัดการประชุมระดับคณะทำงาน ถึงระดับรัฐมนตรี ถ้าหากและเมื่อเห็นว่าจำเป็น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการปรึกษาหารือ

ข้อ 21**การระงับข้อพิพาท**

หากมีข้อพิพาทระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงเกิดขึ้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องหาทางแก้ไขข้อพิพาทผ่านทาง การปรึกษาหารือ ในกรณีที่ไม่บรรลุถึงข้อตกลง จะมีการระงับข้อพิพาทผ่านช่องทางทูต

ข้อ 22**การแก้ไขและเปลี่ยนแปลง**

1. ภาคีผู้ทำความตกลงใดอาจเสนอให้มีการแก้ไขความตกลงนี้ เนื้อความและเหตุผลของการแก้ไขนั้นจะต้องถูกส่งไปยังผู้เก็บรักษา ผู้ซึ่งจะส่งไปยังภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย

2. ภาตีสผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะสื่อสารกับผู้เก็บรักษาว่าการแก้ไขที่เสนอนั้นสามารถยอมรับได้หรือไม่ และจะส่งความเห็นประกอบด้วย
3. หากภาตีสผู้ทำความตกลงทั้งหมดตกลงกับการแก้ไขที่เสนอและแจ้งให้ผู้เก็บรักษาตามนั้น การแก้ไขจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ภาตีสลำดับที่สิบเอ็ดได้แจ้ง การแก้ไขเช่นนั้นจะเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้

ข้อ 23

ความสัมพันธ์กับความตกลงอื่น ๆ

1. ความตกลงฉบับนี้ หรือการปฏิบัติใด ๆ จากความตกลงนี้ จะไม่มีผลกระทบต่อสิทธิและหน้าที่ของภาตีสผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ภายใต้ความตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีอยู่ ซึ่งภาตีสผู้ทำความตกลงเหล่านี้เป็นภาตีสผู้ทำความตกลงด้วย ยกเว้นที่ได้บัญญัติไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้
2. จะไม่มีสิ่งใดในความตกลงฉบับนี้ ที่ทำให้เกิดผลเสียหายต่อสิทธิ หรือการใช้สิทธิเหล่านี้โดยภาตีสผู้ทำความตกลงใด ๆ ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเสรีภาพในทะเลหลวง สิทธิการผ่านโดยสุจริต เส้นทางเดินเรือผ่านทะเลหมู่เกาะ หรือ การผ่านช่องแคบของเรือและอากาศยาน และสอดคล้องกับกฎบัตรแห่งสหประชาชาติ
3. ในกรณีเกิดความไม่สอดคล้องใด ๆ ระหว่างบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ และบทบัญญัติในความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศที่มีอยู่ใด ๆ (รวมถึงข้อแก้ไขต่าง ๆ ของความตกลงเหล่านั้น) ซึ่งผูกพันภาตีสผู้ทำความตกลงสองรัฐหรือมากกว่า หรือที่ซึ่งไม่ครอบคลุมโดยความตกลงฉบับนี้ บทบัญญัติที่มีข้อจำกัดน้อยกว่า หรือเปิดเสรีมากกว่า หรือที่ซึ่งไม่ครอบคลุมโดยความตกลงฉบับนี้ จะถูกนำมาใช้กับภาตีสผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ที่ความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคีดังกล่าวและความตกลงฉบับนี้มีผลผูกพัน หากความไม่สอดคล้องเป็นเรื่องเกี่ยวข้องกับบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัยการบิน บทบัญญัติที่กำหนดมาตรฐานที่สูงหรือเข้มงวดกว่าในเรื่องความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัยการบินจะถูกนำมาใช้จนถึงความไม่สอดคล้องนั้น

ข้อ 24

การจดทะเบียน

เมื่อมีผลบังคับใช้ ความตกลงนี้และการแก้ไขใด ๆ ต่อความตกลงนี้จะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยผู้เก็บรักษา

ข้อ 25

บทบัญญัติสุดท้าย

1. ความตกลงฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับผู้เก็บรักษา ผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้กับภาตีสผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที

2. ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ้ายจะต้องดำเนินการตามกระบวนการทางกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องซึ่งจำเป็นเพื่อให้ความตกลดนี้มีผลบังคับใช้ หลังจากทีดำเนินการตามกระบวนการทางกฎหมายภายในแล้วเสร็จ ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ้ายจะแจ้งให้ผู้เก็บรักษาทราบเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งผู้เก็บรักษาจะแจ้งให้ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ้ายทราบถึงการเก็บรักษาดังกล่าวในทันที
3. ความตกลดฉบับนี้ จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ผู้เก็บรักษาได้รับ
 - (ก) การแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรจากจีน และ
 - (ข) การแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรจากรัฐสมาชิกอาเซียนอย่างน้อยสองรัฐ
 ซึ่งเป็นวันใดก็ได้ที่ช้ากว่า และมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคิผู้ทำควมตกลดที่มอบเอกสารแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรเท่านั้น สำหรับภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ้ายที่มอบเอกสารแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรหลังจากทีความตกลดนี้มีผลบังคับใช้แล้ว ความตกลดจะมีผลบังคับใช้กับภาคิผู้ทำควมตกลดนั้นในวันที่มอบเอกสารแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรของตน
4. ในการมอบเอกสารแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรที่เกี่ยวข้องกับความตกลดนี้และพิธีสารประกอบการดำเนินการของความตกลดแก่ผู้เก็บรักษา ภาคิผู้ทำควมตกลดฝ้ายหนึ่งจะให้การปฏิบัติต่อภาคิผู้ทำควมตกลดทั้งหมดทีได้มอบเอกสารแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรที่เกี่ยวข้อง ไม่น้อยไปกว่ากัน ในเรื่องเกี่ยวกับสิทธิรับขบวนการจราจรทีระบุไว้ในพิธีสารประกอบการดำเนินการของความตกลดนี้
5. ภายใต้วรรค 3 และ 4 ของข้อนี้ พิธีสารประกอบการดำเนินการต่าง ๆ ตามทีระบุไว้ในภาคผนวก 3 ของความตกลดฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อมีการมอบเอกสารแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรดังทีกำหนดไว้ใน “บทบัญญัติสุดท้าย” ของแต่ละพิธีสารประกอบการดำเนินการตามลำดับ
6. ผู้เก็บรักษาจะแจ้งให้ภาคิผู้ทำควมตกลดต่าง ๆ ทราบถึงการมีผลบังคับใช้ของความตกลดนี้
7. ผู้เก็บรักษาจะต้องเป็นศูนย์กลางในการจดทะเบียนการกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการตามข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาต) ของความตกลดฉบับนี้
8. ภาคิผู้ทำควมตกลดฝ้ายใดอาจถอนจากความตกลดนี้โดยแจ้งการถอนเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้เก็บรักษา ผู้ซึ่งจะแจ้งภาคิผู้ทำควมตกลดอื่น ๆ ภายในสามสิบ (30) วันหลังจากทีได้รับแจ้งการถอนนั้น
9. การถอนดังกล่าวจะมีผลหลังจากทีผู้เก็บรักษาได้รับแจ้งแล้วสิบสอง (12) เดือน เว้นแต่ภาคิผู้ทำควมตกลดจะถอนการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรของตน ด้วยหนังสือถึงผู้เก็บรักษาภายในช่วงสิบสอง (12) เดือนนั้น
10. ในกรณีทีภาวะผูกพันของภาคิผู้ทำควมตกลดภายใต้ความตกลดนี้ยังมีอยู่ ณ เวลาทีถอนจากความตกลดนี้ ข้อบทของความตกลดนี้ทั้งหมดยังคงมีผลใช้อยู่จนกว่าภาคิผู้ทำควมตกลดนั้นจะดำเนินการตามภาวะผูกพันให้แล้วเสร็จ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามความตกลดว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างรัฐบาลของรัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และรัฐบาลของสาธารณรัฐประชาชนจีนฉบับนี้

ทำที่ บ้านดาเสรีเบิกาวัน บรูไนดารุสซาลาม เมื่อวันที่.....เดือนพฤศจิกายน ปี ค.ศ. สองพันสิบ
เป็นคู่ฉบับภาษาอังกฤษและภาษาจีน โดยเนื้อความของทั้งสองฉบับมีความถูกต้องแท้จริง
เท่าเทียมกัน ในกรณีที่มีข้อขัดแย้งในการตีความ ให้ใช้เนื้อความฉบับภาษาอังกฤษ

แทนบรูไนดารุสซาลาม

แทนรัฐบาลของสาธารณรัฐประชาชนจีน

เพอฮิน ดาโต๊ะ อับดุลลาห์ บาการ์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

ลี เซน ลิน

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา

เหมา ฮาวันนาลล์
รัฐมนตรีช่วย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการเกษตร

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

เฟรดดี้ นัมเบรี
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สมมาต พลเสนา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งมาเลเซีย

ดาโต๊ะ ออง ตี คีท
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า

พลตรีเต็ง ส่วย
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

สินโดร อาร์. เมนโดซา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสิงคโปร์

เรย์มอนด์ ลิม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

โสภณ ชาร์มย์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

โฮ เจีย ดุง

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

ภาคผนวก 1
บริการเดินอากาศแบบประจำ

ส่วนที่ 1

ใบพิกัดเส้นทางบิน

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินดังต่อไปนี้

สำหรับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของรัฐสมาชิกอาเซียนแต่ละรัฐ

จุดเริ่มต้นในอาเซียน	จุดระหว่างทาง	จุดปลายทางในจีน	จุดผ่าน
จุดใด ๆ ในรัฐสมาชิกอาเซียนที่กำหนดสายการบินนั้น	จุดใด ๆ	จุดใด ๆ	จุดใด ๆ

สำหรับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของจีน

จุดเริ่มต้นในจีน	จุดระหว่างทาง	จุดปลายทางในอาเซียน	จุดผ่าน
จุดใด ๆ	จุดใด ๆ	จุดใด ๆ	จุดใด ๆ

2. เว้นแต่จะตกลงเป็นอย่างอื่นระหว่างอาเซียนและจีน จุดต่าง ๆ ในจีนที่เลือกโดยภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดจะไม่ใช่จุดในเขตบริหารพิเศษฮ่องกง เขตบริหารพิเศษมาเก๊าและจังหวัดไต้หวัน

ส่วนที่ 2

ความคล่องตัวในการดำเนินบริการ

3. ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบิน สายการบินที่กำหนดแต่ละสายอาจเลือก

- ก. ดำเนินบริการในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง หรือทั้งสองทิศทาง
- ข. รวมชื่อเที่ยวบินต่าง ๆ ไว้ในการดำเนินการบินของอากาศยานครั้งเดียวกัน
- ค. ให้บริการจุดระหว่างทาง และจุดผ่านต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ ตามเส้นทางบินในแบบที่จะผสมรวมจุดเหล่านั้นอย่างไรก็ได้ และตามลำดับก่อนหลังอย่างไรก็ได้
- ง. เว้นไม่แะลง ณ หนึ่งจุดหรือหลายจุดใด ๆ โดยมีเงื่อนไขว่า บริการที่ตกลงเริ่มต้นหรือสิ้นสุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้กำหนดสายการบินนั้น

โดยไม่มีข้อจำกัดด้านทิศทางหรือด้านภูมิศาสตร์ และไม่มีการสูญเสียสิทธิใดๆ ในการรับขน การจราจรที่สามารถอนุญาตได้ภายใต้ความตกลงนี้ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า เป็นการให้บริการ ณ จุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้กำหนดสายการบิน และจุดที่ให้บริการทั้งหมดเป็น ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ

ภาคผนวก 2

บริการเดินอากาศแบบไม่ประจำ/เช่าเหมา

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายที่ได้ กำหนดตามความตกลงนี้เพื่อทำการบินภายใต้ภาคผนวกนี้จะมีสิทธิให้บริการเดินอากาศแบบ ไม่ประจำระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ สายการบินต้องขออนุญาตล่วงหน้าจากเจ้าหน้าที่ การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งโดยทั่วไป การร้องขอเช่นนั้นจะต้อง ส่งอย่างน้อยสิบสี่ (14) วันทำการก่อนการดำเนินการเดินอากาศเช่นนั้น
2. ตามกฎหมายและข้อบังคับของตน บริการเดินอากาศแบบไม่ประจำ/เช่าเหมาของสายการบิน ที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะไม่มีผลเสียหายต่อ การดำเนินการบริการที่ตกลงตามเส้นทางนั้น

ภาคผนวก 3

พิธีสารประกอบการดำเนินการ

ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ จะจัดทำพิธีสารประกอบการดำเนินการ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของ ความตกลงฉบับนี้ รวมถึง

- พิธีสาร 1 สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัดระหว่างจุดใด ๆ ในภาคี ผู้ทำความตกลงต่าง ๆ

พิธีสาร 1 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียน - จีน
 ร่างที่ปรับปรุงแล้ว
 การประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน ครั้งที่ 29

(ร่าง)

พิธีสาร 1

ว่าด้วยสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัด
 ระหว่างจุดใด ๆ ในภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ

รัฐบาลแห่งรัฐสมาชิกของสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ต่อไปเรียกรวมกันว่า
 “อาเซียน” หรือ “รัฐสมาชิกอาเซียนต่าง ๆ” หรือ แต่ละรายว่า “รัฐสมาชิกอาเซียน”) ซึ่ง
 ประกอบด้วยรัฐบาลของ

บรูไนดารุสซาลาม

ราชอาณาจักรกัมพูชา

สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

มาเลเซีย

สหภาพพม่า

สาธารณรัฐฟิลิปปินส์

สาธารณรัฐสิงคโปร์

ราชอาณาจักรไทย

สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

และ

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (ต่อไปเรียกว่า “จีน”)

เรียกโดยรวมว่า “ภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ” หรือ รัฐสมาชิกอาเซียนหรือจีนแต่ละราย ว่า
 “ภาคีผู้ทำความตกลง”

ระลึกถึง ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งรัฐสมาชิกของสมาคม
 ประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ลงนามเมื่อ
 (วันที่) ที่ (สถานที่) (ต่อไปเรียกว่า “ความตกลง”)

ตระหนักว่า ภาคผนวก 3 ของความตกลงได้กำหนดให้มีการจัดทำพิธีสารประกอบการ
 ดำเนินการ ของความตกลง

ปรารถนาที่จะยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ในการดำเนินบริการเดินอากาศ ด้วยความเห็นที่จะให้
 บรรลุถึงการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ระหว่างอาเซียนและจีน และหันไป

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 – เส้นทางบิน และสิทธิรับขนการจราจร

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของรัฐสมาชิกอาเซียนแต่ละรัฐจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศแบบประจำขนส่งผู้โดยสาร และ/หรือสินค้า จากจุดใด ๆ ที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของตน ไปยังจุดใด ๆ ที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของจีน และกลับ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สาม (3) และสี่ (4) อย่างเต็มที่ ภายใน 31 ธันวาคม ค.ศ. 2010
2. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของจีนจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศแบบประจำขนส่งผู้โดยสาร และ/หรือสินค้า จากจุดใด ๆ ที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของตน ไปยังจุดใด ๆ ที่เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศในอาณาเขตของรัฐสมาชิกอาเซียนหนึ่ง และกลับ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สาม (3) และสี่ (4) อย่างเต็มที่ ภายใน 31 ธันวาคม ค.ศ. 2010

ข้อ 2 – ความจุและความถี่

จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน ในการดำเนินบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศภายใต้พิธีสารนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ของพิธีสารนี้

ข้อ 3 – บทบัญญัติสุดท้าย

1. พิธีสารฉบับนี้จะถูกเก็บรักษาไว้กับผู้เก็บรักษา ผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองถูกต้องให้กับภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในทันที
2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องดำเนินการตามกระบวนการทางกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องซึ่งจำเป็นเพื่อให้พิธีสารนี้มีผลบังคับใช้ หลังจากที่ดำเนินการตามกระบวนการทางกฎหมายภายในแล้วเสร็จ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะแจ้งให้ผู้เก็บรักษาทราบเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งผู้เก็บรักษาจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายทราบถึงการเก็บรักษาดังกล่าวในทันที
3. พิธีสารฉบับนี้ จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ผู้เก็บรักษาได้รับ
 - (ก) การแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรจากจีน และ
 - (ข) การแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรจากรัฐสมาชิกอาเซียนอย่างน้อยสองรัฐ
 ซึ่งเป็นวันใดก็ได้ที่ช้ากว่า และมีผลบังคับใช้ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงที่มอบเอกสารแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรเท่านั้น สำหรับภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายที่มอบเอกสารแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรหลังจากที่ความตกลงมีผลบังคับใช้แล้ว พิธีสารจะมีผลบังคับใช้กับภาคีผู้ทำพิธีสารนั้นในวันที่มอบเอกสารแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรของตน
4. การแก้ไขใด ๆ ในข้อบทของพิธีสารนี้จะมีผลโดยการได้รับความยินยอมจากภาคีผู้ทำความตกลงทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 22 (การแก้ไขและเปลี่ยนแปลง) ของความตกลงนี้

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของตนตามลำดับ
ได้ลงนามพิธีสาร 1 ว่าด้วยสิทธิริบขนาการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่อย่างไม่จำกัด ระหว่าง
จุดใด ๆ ในภาคีผู้ทำความตกลงต่าง ๆ

ทำที่...เมื่อวันที่.....เดือน..... ปี ค.ศ. สองพัน.... เป็นคู่ฉบับภาษาอังกฤษและภาษาจีน
โดยเนื้อความของทั้งสองฉบับมีความถูกต้องแท้จริงเท่าเทียมกัน ในกรณีที่มีข้อขัดแย้งในการ
ตีความ ให้ใช้เนื้อความฉบับภาษาอังกฤษ

แทนบูรไนดารุสซาลาม

แทนรัฐบาลของสาธารณรัฐประชาชนจีน

เพอิน ดาโต๊ะ อับดุลลาห์ บาการ์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการสื่อสาร

ลี เซน ลิน
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา

เหมา ฮาวันนาลล์
รัฐมนตรีช่วย
รัฐมนตรีว่าการฐานอากาศจ้อซีวิล

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

เฟรดดี นัมเบรี
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สมมาต พลเสนา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งมาเลเซีย

ดาโต๊ะ ออง ตี คีท
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า

พลตรีเต็ง ส่วย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

สินโดร อาร์. เมนโดซา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสิงคโปร์

เรย์มอนด์ ลิม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

โสภณ ชาร์มย์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

โฮ เจีย ดุง

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง