



ด้านที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) โทร. ๐ ๒๒๘๘ ๔๐๘๐

ที่ นร.๐๔๐๓(กร.๕)/๑๑๑๕๕๕ วันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความเห็นชอบร่างเอกสารที่จะมีการรับรองและลงนามระหว่างการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๒๕ และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขอความเห็นชอบร่างเอกสารที่จะมีการรับรองและลงนามระหว่างการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๒๕ และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งได้พิจารณาแล้วเห็นชอบด้วย จึงเห็นควรให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

อ.ท.

(นายอนุทิน ชาญวีรกูล)

รองนายกรัฐมนตรี

## สรุปสาระสำคัญ

### ร่างกรอบการดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การจัดทำความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport: AFAMT) มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งที่มีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งในภูมิภาคอาเซียนให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การวางกฎเกณฑ์ด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนให้เป็นสากลและมีมาตรฐานเดียวกัน โดยเน้นเรื่องความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator: MTO) โดยรัฐมนตรีขนส่งอาเซียนได้ลงนามกรอบความตกลง AFAMT ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๑๑ เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ทั้งนี้ ตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของอาเซียน (Kuala Lumpur Transport Strategic Plan: KLTSP) กำหนดให้มีการจัดทำร่างกรอบการดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและแผนปฏิบัติการระดับภูมิภาคเพื่อให้มีการดำเนินการตามกรอบความตกลง AFAMT อย่างเต็มรูปแบบภายในปี ๒๕๖๓

ร่างกรอบการดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและแผนปฏิบัติการระดับภูมิภาค (Implementation Framework of the ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport and its Regional Action Plan) เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อการอำนวยความสะดวกด้านกรอบทางกฎหมายและความรับผิดชอบสำหรับการบริหารจัดการและการควบคุมการขนส่งแบบครบวงจร (end to end) เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในภาพรวมของบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน โดยมีเป้าหมายเพื่อการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่อาเซียนจะจัดทำกรอบแผนงานสำหรับการดำเนินการตามกรอบความตกลง AFAMT

ร่างกรอบการดำเนินงานตามกรอบความตกลง AFAMT และแผนปฏิบัติการระดับภูมิภาคประกอบด้วย ๗ องค์ประกอบหลักสำหรับการดำเนินการของประเทศสมาชิกอาเซียน ดังนี้

- (๑) การให้สัตยาบัน
- (๒) กรอบทางกฎหมาย
- (๓) กรอบโครงสร้าง
- (๔) ผลกระทบทางเศรษฐกิจ
- (๕) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์
- (๖) การเสริมสร้างขีดความสามารถ
- (๗) ขั้นตอนการดำเนินงาน

โดยในแผนปฏิบัติการระดับภูมิภาคจะกำหนดระยะเวลา ๕ ปี ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓-๒๕๖๘ ของแต่ละกิจกรรม ซึ่งอาจได้รับการทบทวนเป็นระยะเพื่อให้ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถดำเนินการตามกำหนดเวลาดังกล่าว

ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการอาเซียนกำหนดให้มีการรับรองร่างกรอบการดำเนินงานตามกรอบความตกลง AFAMT และแผนปฏิบัติการระดับภูมิภาค ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM) ครั้งที่ ๒๕ ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๒ ณ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐

กองการต่างประเทศ  
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม  
๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๒

## **IMPLEMENTATION FRAMEWORK OF THE ASEAN FRAMEWORK AGREEMENT ON MULTIMODAL TRANSPORT**

### **I. INTRODUCTION**

1. There is an ever increasing demand for end-to-end handling of carriage of goods by multimodal transport which has driven the growth of multimodal transport services. A well-integrated and sustainable multimodal transport framework is imperative for ASEAN Member States in order to take full advantage of the economic development opportunities and for further ASEAN market integration. This will enable ASEAN to leverage its location at the crossroads of Northeast Asia, South Asia and Oceania to grow ASEAN's strategic significance in Asia. Enhanced regional connectivity is critical/essential to the realisation of a single market and production base under the ASEAN Economic Community (AEC).
2. Recognising that the implementation of ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT) is expected to require extensive work, especially in the area of reviewing and streamlining different procedures of mode of transport, in line with the development of global multimodal transport regime to include the legal, regulatory and procedural aspects, it is essential for the ASEAN Member States to lay a framework for the implementation of the AFAMT in order to realise the purpose and spirit of the Agreement signed in 2005 and to meet the milestones set under the ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025 / Kuala Lumpur Transport Strategic Plan (KLTSP).
3. This Implementation Framework is also an important element to realise the target of the ASEAN Community Blueprint 2025 for the operationalisation of AFAMT, which is historically embedded in the mandate of the ASEAN Plan of Action in Transport and Communications (1994-1996) to develop multimodal transport and transport facilitation to enable door-to-door delivery of goods to customers, as well as the Ha Noi Plan of Action 1997 which sets target for ASEAN to implement the AFAMT and the AEC Blueprint 2015 targeting for implementation of AFAMT by at least two (2) ASEAN Member States.

## **II. GLOBAL DEVELOPMENT IN MULTIMODAL TRANSPORT**

4. With the international transportation of goods is increasingly carried out on an end-to-end basis, multimodal transport operation has a robust and significant association with stronger trade relations. In this global context, the United Nations Conference on Trade Development (UNCTAD) Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980) states that international multimodal transport is one means of facilitating the orderly expansion of world trade and puts emphasis on the importance of multimodal transport by recognising that an equitable distribution of multimodal activities between countries should be attained in international multimodal transport.
5. The above global principles from UNCTAD also apply in the regional context, as international multimodal transport is also one means of facilitating the expansion of intra-regional trade among ASEAN Member States as well as between an ASEAN Member State and third countries.

## **III. ASPIRATIONS OF THE AFAMT**

6. The AEC aims to create a prosperous, highly cohesive and integrated economy, as well as a competitive, innovative and dynamic ASEAN by 2025. The AFAMT is one of the key pillars supporting the establishment of the AEC by facilitating the end-to-end handling of carriage of goods by multimodal transport and taking full advantage of the economic opportunities to improve trade within and beyond the region.
7. In line with the goals set for the AEC, ASEAN Member States are recommended to do the following for the implementation of the AFAMT:
  - a) establish an integrated, efficient and globally competitive logistics and multimodal transportation system, for seamless movement of goods within and beyond ASEAN;
  - b) continue to exert their efforts to operationalise transport facilitation agreements that directly benefit the logistics sector;
  - c) undertake various programmes or activities to enhance capacity and skills development to further progress regional transport facilitation beyond ASEAN;
  - d) strive to implement streamlined and integrated multimodal transport, logistics and supply chain, through the implementation of AFAMT and to collaborate with other relevant ASEAN Sectoral Bodies to enhance trade facilitation mechanism in order to simplify and harmonise customs transit formalities leading to more efficient of multimodal transport operations; and
  - e) enhance the effectiveness, efficiency and sustainability of multimodal transport operations.

#### IV. OBJECTIVES OF THE IMPLEMENTATION FRAMEWORK

8. The objectives of the Implementation Framework are to:
  - (i) present the key activities essential for the implementation of AFAMT, along with the timelines for each activity, in a Regional Action Plan. This will also serve to align all ASEAN Member States to track a common set of key activities and milestones for better coordination of the implementation efforts under the AFAMT; and
  - (ii) outline the implementation mechanism of AFAMT, the intent to engage with the relevant stakeholders, and to periodically review the Implementation Framework.

#### V. COVERAGE OF THE REGIONAL ACTION PLAN

9. This Implementation Framework contains Regional Action Plan 2020-2025 which provides specific measures that ASEAN Member States may pursue in order to implement AFAMT. Key elements and the rationale of the Regional Action Plan of the Implementation Framework of AFAMT are:
  - (1) **Ratification:** complete ratification of the AFAMT by all ASEAN Member States.
  - (2) **Legal Framework:** realise the formulation and enactment of national legislation by all ASEAN Member States, which align to the provisions under AFAMT.
  - (3) **Institutional Framework:** establish a Competent National Body in each ASEAN Member State as the authority for issuing Multimodal Transport Operator (MTO) registration certificate.
  - (4) **Economic Impact:** study the potential economic impact and trade growth due to the increased multimodal transport operations in ASEAN.
  - (5) **Logistics Performance:** benchmark ASEAN Member States' performances in multimodal transport connectivity.
  - (6) **Capacity Building:** develop and deliver a focused regional support program to continue to promote, educate and highlight the importance of multimodal transport.
  - (7) **Administrative Procedures:** undertake procedural and administrative obligations to implement AFAMT.
10. To ensure operationalisation of the AFAMT, all of the above elements need to be addressed. However, these elements are not sequentially mutually dependent, as some ASEAN Member States may require the element of legal framework to be established prior to ratification of the AFAMT.
11. The Regional Action Plan should be viewed in consideration of the different stages of development of each ASEAN Member State in implementing and operationalising AFAMT.
12. National Work Plans to implement AFAMT have been developed by all ASEAN Member States, which are used as basis for the Regional Action Plan.

## **VI. IMPLEMENTATION MECHANISM**

13. The ASEAN Transit Transport Coordinating Board (TTCB) through the ASEAN Transport Facilitation Working Group (TFWG) shall coordinate and oversee the overall implementation of measures and actions of the Regional Action Plan specified under this Implementation Framework. TTCB/TFWG is the platform to periodically review and amend the Regional Action Plan to ensure it remains relevant and in keeping with the multimodal transport development goals and milestones, as set under KLTSP.
14. Regular consultations with relevant ASEAN Sectoral Bodies, international organisations, private sectors, industry associations and wider community at the regional and national levels will also be actively sought to ensure participation of all stakeholders in implementing the AFAMT.
15. Support for the implementation of the measures under this Implementation Framework can be sought from various stakeholders, including ASEAN Dialogue Partners.

## VII. REGIONAL ACTION PLAN FOR THE IMPLEMENTATION OF AFAMT 2020-2025

Key Elements	Measures	Responsible Country/Body	Timeline
(1) Ratification	i. Undertake domestic formalities to ratify AFAMT.	▪ Brunei Darussalam	2020
	ii. Deposit Instrument of Ratification to the Secretary General of ASEAN.	▪ Malaysia ▪ Singapore	2021 2021
(2) Legal Framework	Develop and enact necessary national laws and/or regulations on multimodal transport to implement AFAMT.	Brunei Darussalam, Cambodia, Lao PDR, Malaysia, Philippines, Singapore	2020-2022
	Official English translation of national laws to be made available.	Indonesia, Lao PDR, Thailand	2020
	Develop an Implementing Guidelines for AFAMT which explains common understanding on implementation of provisions under AFAMT, comprising a common set of ASEAN-wide multimodal transport liability, insurance, as well as rules and regulations for the registration of MTOs.	ASEAN Member States	2020-2022
(3) Institutional Framework	Competent National Body as the authority for issuing MTOs registration certificate to be established and confirm its functions.	Brunei Darussalam, Cambodia, Lao PDR, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore	2020-2022

Endorsed by 38<sup>th</sup> TFWG Meeting, 15-17 October 2019  
Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam

Key Elements	Measures	Responsible Country/Body	Timeline
	Recognition of Multimodal Transport Operators registered with the respective Competent National Body (CNB) of each ASEAN Member State, pursuant to Article 32 Para. 4 of AFAMT.	ASEAN Member States	2020 and beyond
	ASEAN Member States may share information on the liability insurance coverage for multimodal transport to ASEAN Secretariat.	Relevant ASEAN Member States	2020
	Liaise with relevant ASEAN Sectoral Bodies for collaboration in trade facilitation mechanism in order to simplify and harmonise customs transit formalities.	ASEAN Member States and ASEAN Secretariat	2020 and beyond
(4) Economic Impact	<p><b>Economic Impact Study:</b></p> <p>(i) Endeavour to conduct study on the economic and trade impacts and gains from improving multimodal connectivity of ASEAN, which showcases the benefits of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trade Expansion.</li> <li>- Growth in Foreign Direct Investment (FDI).</li> <li>- Economy Wide and Sectoral/Industry Impacts.</li> <li>- Poverty Alleviation and Sustainable Development.</li> </ul> <p>(ii) Endeavour to conduct broader studies to further estimate the economic and trade impacts and benefits of ongoing multimodal transport connectivity in the rapidly growing ASEAN Member States.</p>	ASEAN Member States	2020 and beyond

Key Elements	Measures	Responsible Country/Body	Timeline
	(ii) Endeavour to conduct comparative study on the implementation of multimodal transport connectivity in other region (e.g. EU) and lessons learned for ASEAN.		
	<b>Performance Assessment Case Studies:</b> Endeavour to collect specific data to assess the impact of operationalising multimodal transport on trade corridors and through the development of pilot projects. This includes measuring the performance outcomes of cost, time and reliability and impact of cutting logistic costs on the economy of specific chains or corridors.	ASEAN Member States	2020 and beyond
	<b>Multimodal Statistics:</b> Endeavour to collect and disseminate multimodal statistics on a regular basis (for example freight movement volume and freight charges) in order to analyse and determine the current and future regional multimodal transport trends and assess potential infrastructure and regulatory needs. The initial collection of data should, in the first instance, be sought from ASEAN Member States' Competent National Body and/or National Freight Forwarders Association and current MTOs (recognising that commercial sensitivity issue could be a possible impediment).	ASEAN Member States	2020 and beyond
(5) Logistics Performance	Endeavour to conduct benchmarking exercises in relation to improvements in practical transport, logistics and trade performance benchmarking indicators such as the World Bank's Logistics Performance Indicator (LPI), and World Economic Forum's Enabling Trade Index	ASEAN Member States	2020 and beyond

Endorsed by 38<sup>th</sup> TFWG Meeting, 15-17 October 2019  
Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam

Key Elements	Measures	Responsible Country/Body	Timeline
	(ETI). These indicators will provide insights into the effects of multimodal transport capabilities on trade and logistics performance of ASEAN and ASEAN Member States.		
	Endeavour to collect the following economic indicators on the logistics/supply chain performance of ASEAN Member States by: (i) Trade volume (import and export); (ii) Number of international ports; (iii) Number of international airports; (iv) Identified road network for the movement of import and export trade (road connections that will ease movement of goods, inward and outward).	ASEAN Member States	2020 and beyond
(6) Capacity Building	Focus on the regional support program following the measures in the elements of the Legal Framework and Institutional Framework incorporating the following mechanisms:  <i>(a) Support for the enactment of national legislation and regulations on multimodal transport.</i>  <ul style="list-style-type: none"> <li>Technical assistance from external sources for Brunei Darussalam and Malaysia on the formulation of national multimodal transport law, including the use and application of internationally recognised standards and conventions.</li> <li>Technical assistance and capacity building</li> </ul>	Brunei Darussalam, Malaysia  Brunei Darussalam, Cambodia, Lao PDR,	2020 and beyond  2020 and beyond

Key Elements	Measures	Responsible Country/Body	Timeline
	support from external sources for Brunei Darussalam, Cambodia, Lao PDR, Malaysia, Myanmar and Philippines on multimodal transport regulations, and the establishment of Competent National Body to register domestic MTOs and recognise MTOs registered in other ASEAN Member States.	Malaysia, Myanmar, Philippines	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Workshop(s) to promote interest on establishing a uniform legal framework governing multimodal transport through application of the AFAMT and UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents and FIATA Multimodal Transport Bill of Lading.</li> </ul>	All ASEAN Member States	2020 and beyond
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Training on multimodal transport and MTOs including role and advantages of non-vessel operating MTOs (NV-MTO) and vessel operating MTOs (VO-MTO) in international transport.</li> </ul>	All ASEAN Member States	2020 and beyond
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Training on the roles and functions of Competent National Body and registration of the MTOs, including regulations on MTOs registration, carrier liability insurance and financial capability.</li> </ul>	All ASEAN Member States	2020 and beyond
	<b>(b) Support for awareness and promotion of benefits of multimodal transport</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conduct discussion forum on the impact and benefits of cross border trade and the use of available international standards, rules and conventions on multimodal transport for government officials and industry players.</li> </ul>	ASEAN Member States	2020 and beyond

Endorsed by 38<sup>th</sup> TFWG Meeting, 15-17 October 2019  
Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam

Key Elements	Measures	Responsible Country/Body	Timeline
	<p><b>(c) Support for ASEAN Member States to enhance the functions of the competent national body to oversee the implementation of multimodal transport.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Conduct discussion forum on mechanism for recognising MTOs registered in other ASEAN Member States.</li> </ul>	Indonesia, Singapore, Thailand, Vietnam	2020 and beyond
	<p><b>(d) Knowledge Exchange:</b></p> <p>Develop regular knowledge building and exchange forums as mechanism to foster and promote government and industry awareness and understanding of the continuing development of multimodal transport in a global, regional and country specific context from a legal, transport, logistics and trade facilitation standpoint.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Engage with AFFA to explore opportunities to leverage existing capacity building programs.</li> <li>Strengthen engagement with ASEAN Dialogue Partners for the support in the development and implementation of international multimodal transport.</li> </ul>	<p>ASEAN Member States and AFFA</p> <p>ASEAN Member States and ASEAN Dialogue Partners</p>	2020 and beyond
	<p><b>(e) Pilot Implementation:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Implementation of AFAMT between at least two (2) ASEAN Member States.</li> <li>Observation/monitoring and evaluation on the initial pilot project of paired ASEAN Member States that have fully complied with all the requirements of AFAMT.</li> </ul>	Bilateral or trilateral pilot implementation involving Indonesia, Thailand and Vietnam	2020

Endorsed by 38<sup>th</sup> TFWG Meeting, 15-17 October 2019  
Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam

Key Elements	Measures	Responsible Country/Body	Timeline
(7) Administrative Procedures	Official English translation of updated national laws, regulations, and administrative procedures concerning the registration of MTOs to be submitted to ASEAN Secretariat for public dissemination on ASEAN website.	ASEAN Member States	2020-2025
	Update country specific action plans / national work plans for implementation of AFAMT	ASEAN Member States	2020 - 2025

**DECLARATION ON THE ADOPTION OF THE IMPLEMENTATION  
FRAMEWORK OF THE ASEAN FRAMEWORK AGREEMENT ON  
MULTIMODAL TRANSPORT**

WE, the Transport Ministers of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic, Malaysia, the Republic of the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, on the occasion of the 25<sup>th</sup> ASEAN Transport Ministers Meeting;

**RECALLING** the ASEAN Leaders' commitment, made at the 27<sup>th</sup> ASEAN Summit on 21 November 2015 in Kuala Lumpur, Malaysia, to intensify ASEAN economic cooperation to create a deeply integrated and highly cohesive regional economy as well as a competitive, innovative and dynamic community that sustains high economic growth and robust productivity while enhancing connectivity and sectoral cooperation; and the ASEAN Leaders' Kuala Lumpur Declaration on ASEAN 2025: Forging Ahead Together adopted at the 27<sup>th</sup> ASEAN Summit;

**RECALLING** the endorsement by the 27<sup>th</sup> ASEAN Summit of the ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025, which serves as a guiding regional policy document towards greater connectivity, efficiency, integration, safety and sustainability of ASEAN transport to strengthen ASEAN's competitiveness and foster regional inclusive growth and development;

**RECALLING** the Master Plan on ASEAN Connectivity 2025 adopted by the ASEAN Leaders at the 28<sup>th</sup> and 29<sup>th</sup> ASEAN Summits held on 6-7 September 2016 in Vientiane, Lao PDR;

**AFFIRMING** the strategic goal to establish an integrated, efficient and globally competitive logistics and multimodal transportation system, for seamless movement of cargos within and beyond ASEAN, as laid down in the ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025 / Kuala Lumpur Transport Strategic Plan (KLTPSP) adopted at the 21<sup>st</sup> ASEAN Transport Ministers' (ATM) Meeting on 5 November 2015 in Kuala Lumpur, Malaysia;

**RECOGNISING** the task to achieve the milestone under KLTPSP to adopt the Implementation Framework of ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport and its Action Plan by 2019;

**RECOGNISING** that international multimodal transport is one means of facilitating the expansion of international trade among the ASEAN Member States as well as between an ASEAN Member State and the third countries;

**RECOGNISING** the efforts of ASEAN in realising implementation of international multimodal transport in the region with the signing of the ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT) and its progressive ratification by ASEAN Member States;

**DESIRING** to facilitate and enhance multimodal transport operation in ASEAN and to implement streamlined and integrated multimodal transport, logistics and supply chain through the implementation of AFAMT;

**DO HEREBY:**

1. **ADOPT** the Implementation Framework of AFAMT, including its Regional Action Plan, which charts out the key activities, implementation mechanism and timeline for the realisation of AFAMT.
2. **TASK** the ASEAN Transit Transport Coordinating Board through the ASEAN Transport Facilitation Working Group to oversee the overall coordination and implementation of the Implementation Framework of AFAMT and to report the progress of its implementation on a regular basis.

**ADOPTED** in Ha Noi, Viet Nam on Fourteenth Day of November in the Year Two Thousand and Nineteen, in a single original copy in the English Language.

\*\*\*\*\*

ปฏิญญาว่าด้วยการรับรองกรอบการดำเนินการ  
ตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พวกเรา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ในวาระแห่งการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๒๕

ระลึกถึง ฉันทามติของผู้นำอาเซียนในครั้งการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ครั้งที่ ๒๗ ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ที่เน้นย้ำถึงความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอาเซียนอย่างเข้มข้น เพื่อสร้างการบูรณาการเชิงลึกและเพิ่มการประสานความร่วมมือทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาค รวมถึงประชาคมแห่งการแข่งขัน นวัตกรรม และมีพลวัต เพื่อสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจและความสามารถในการผลิตของภูมิภาค ขณะเดียวกันก็ส่งเสริมการเชื่อมโยงและความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ตลอดจนแถลงการณ์กัวลาลัมเปอร์ของผู้นำอาเซียนว่าด้วยอาเซียน ๒๕๖๘: การก้าวไปข้างหน้าด้วยกัน ที่ได้รับการรับรองในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ครั้งที่ ๒๗

ระลึกถึง การรับรองแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของอาเซียน ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๘ ในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ครั้งที่ ๒๗ ซึ่งเป็นเอกสารแนวทางในการกำหนดนโยบายของภูมิภาคสู่การเชื่อมโยงที่ดีขึ้น มีประสิทธิภาพ บูรณาการ ปลอดภัยและการขนส่งที่ยั่งยืนของอาเซียน อันเป็นการเสริมความเข้มแข็งด้านการแข่งขันของอาเซียน และส่งเสริมการเติบโตและการพัฒนาของภูมิภาคในภาพรวม

ระลึกถึง แผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันภายในอาเซียน ปี ๒๕๖๘ ซึ่งได้รับการรับรองในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ครั้งที่ ๒๘ และครั้งที่ ๒๙ เมื่อวันที่ ๖-๗ กันยายน ๒๕๕๙ ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ยืนยัน เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ในการสร้างระบบโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างบูรณาการ มีประสิทธิภาพ และมีความสามารถในการแข่งขันระดับโลก เพื่อการขนส่งสินค้าอย่างไร้รอยต่อทั้งภายในและภายนอกภูมิภาคอาเซียน ซึ่งได้บรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งอาเซียน ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๘ หรือแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งกัวลาลัมเปอร์ ที่ได้มีการรับรองในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๒๑ ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

ยอมรับ ภารกิจที่จะบรรลุเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งกัวลาลัมเปอร์ ในการรับรองกรอบการดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและแผนปฏิบัติภายในปี ๒๕๖๒

ยอมรับ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศเป็นปัจจัยหนึ่งที่อำนวยความสะดวกในการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน รวมถึงระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนกับประเทศที่สาม

ยอมรับ ความพยายามของอาเซียนในการตระหนักถึงการดำเนินการด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศภายในภูมิภาค ด้วยการลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการให้สัตยาบันที่เพิ่มขึ้นตามลำดับโดยประเทศสมาชิกอาเซียน

ปรารถนา เพื่ออำนวยความสะดวกและส่งเสริมการดำเนินการด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอาเซียน รวมทั้งการดำเนินการที่มีการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพและบูรณาการด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน ผ่านการปฏิบัติตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

จะดำเนินการ

๑. รับรอง กรอบการดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมถึงแผนปฏิบัติการระดับภูมิภาค ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมหลัก กลไกปฏิบัติ และกำหนดเวลาในการดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

๒. มอบหมาย คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนอาเซียนผ่านคณะทำงานด้านการอำนวยความสะดวกในการขนส่งของอาเซียน เพื่อกำกับดูแลการประสานงานและการดำเนินการตามกรอบการดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเพื่อรายงานความก้าวหน้าของการดำเนินการดังกล่าวเป็นประจำ

รับรอง ในการประชุม ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม ในวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ เป็นสำเนาต้นฉบับในภาษาอังกฤษ

## สรุปสาระสำคัญ

ร่างแผนยุทธศาสตร์อาเซียนว่าด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๘)

ร่างแผนยุทธศาสตร์อาเซียนว่าด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๘ เป็นเอกสารที่เสนอโดยญี่ปุ่นซึ่งเป็นประเทศคู่เจรจาของอาเซียน โดยมีเป้าหมายในการลดจำนวนเรือเก่าของประเทศสมาชิกอาเซียน ที่มีอายุ ๓๐ ปีขึ้นไป ที่เดินเรือในภูมิภาคอาเซียนและไม่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญาองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และหันมาใช้เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ภายในภูมิภาคซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการเกิดภาวะการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

โดยในร่างแผนยุทธศาสตร์อาเซียนว่าด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมได้มีการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อให้ประเทศสมาชิกอาเซียนดำเนินการทบทวนกฎหมายภายในและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องด้านเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านความท้าทายในการใช้เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งส่งเสริมปฏิบัติการเพื่อการบรรลุวิสัยทัศน์อาเซียน โดยให้ประเทศสมาชิกอาเซียนกรอกข้อมูลด้านนโยบายที่เกี่ยวข้องกับเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของประเทศตน รวมถึงกิจกรรมที่ดำเนินการอยู่ในการส่งเสริมการใช้เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งกำหนดให้แต่ละประเทศสมาชิกนำเสนอแผนการปฏิบัติตามนโยบายหรือจัดการประชุมส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีลดก๊าซเรือนกระจก มีกรอบระยะเวลาดำเนินการระหว่างปี ๒๕๖๓-๒๕๖๘ และแผนการติดตามความคืบหน้า ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวเป็นภาคสมัครใจ โดยร่างแผนยุทธศาสตร์มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกประเทศสมาชิกอาเซียนเกี่ยวกับนโยบายที่เกี่ยวข้องด้านเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเท่านั้น จึงไม่เป็นเอกสารที่จะสร้างภาระต่อประเทศสมาชิกอาเซียนในการดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมายข้างต้น

หมายเหตุ สำหรับประเทศไทยจะเตรียมเสนอแผนเรื่อง “เรือโดยสารพลังงานไฟฟ้าต้นแบบ”

๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐๐

กองการต่างประเทศ

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๒

# (DRAFT) ASEAN GREEN SHIP STRATEGY (2020-2025)

## Revision Record

6 <sup>th</sup> September, 2017	Outline of the Strategy was agreed on the 1 <sup>st</sup> EGGS meeting
5 <sup>th</sup> February, 2018	Circulation the 1 <sup>st</sup> draft to the EGGS members, deadline of comments by 31 <sup>st</sup> March, 2018
27 <sup>th</sup> February, 2018	Reference report to 35 <sup>th</sup> MTWG
20 <sup>th</sup> July, 2018	Circulation of the 2 <sup>nd</sup> draft to the EGGS members, incorporating the comment of Singapore.
8 <sup>th</sup> August, 2018	Circulation of the 3 <sup>rd</sup> draft to the EGGS members, incorporating the comment of Singapore and proposals from Japan.
5 <sup>th</sup> November, 2018	Circulation of the 4 <sup>th</sup> draft to the EGGS members, incorporating the comments at the 2 <sup>nd</sup> EGGS meeting.
16 <sup>th</sup> July, 2019	Circulation of the 5 <sup>th</sup> draft to the EGGS members, incorporating the comments of Singapore and Indonesia.
9 <sup>th</sup> August, 2019	Circulation of the finalized draft to the EGGS members.
10 <sup>th</sup> September, 2019	Circulation of the revised finalized draft to the MTWG members.

## **TABLE OF CONTENTS**

**Executive Summary**

**List of abbreviations and acronyms**

**Key definitions**

**PART I. Objectives and Vision**

**PART II. Policy Inventory ~ Instructions for designing Policy Inventory**

**PART III. Green Progress ~ Facilitating mechanism of the Strategy**

## Executive Summary

### Global movement for reducing GHG emission in the maritime sector

Global efforts on environmental issues have been accelerating. In light of growing concerns about the impacts of greenhouse gases (GHGs), 195 countries adopted the Paris Agreement at COP21 (The 21<sup>st</sup> Conference of the Parties to the UN Framework Convention on Climate Change) in 2015 and the historic, groundbreaking agreement entered into force in November 2016.

In the field of maritime transport, International Maritime Organization (IMO) is committed to curbing climate change through reducing emissions from ships. In 2013, IMO introduced mandatory technical and operational measures for ocean-going ships called the Energy Efficiency Design Index (EEDI) and the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) with the adoption of amendments to Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). IMO also introduces restrictions on air pollutants such as nitrogen oxide (NOx) and sulfur oxide (SOx) from ship exhausts in a phased manner. In addition, at its 72<sup>nd</sup> session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC) in April 2018, IMO has adopted an initial strategy on the reduction of greenhouse gas emissions from ships, setting out a vision to reduce GHG emissions from international shipping and phase them out, as soon as possible in this century<sup>1</sup>.

### ASEAN situation and actions

In response to the global movements to tackle environmental issues and to pursue sustainable development, ASEAN has also started to take actions. All 10 ASEAN Member States (AMSs) signed and ratified the Paris Agreement. Furthermore, AMSs adopted the ASEAN Transport Strategic Plan (also known as “Kuala Lumpur Transport Strategic Plan”, or KLTSP) in November 2015, which included policy goals to be achieved by 2025 for ASEAN’s sustainable transport by supporting low carbon modes of transport, energy-efficiency and user-friendly transport initiatives. Under the ASEAN Transport Strategic Plan, AMSs stipulated specific goals to encourage the use of environmentally friendly ships or “green ships”.

### “Green Ship Strategy”

There exist many old vessels (e.g. over 30 years old) in ASEAN waters as non-convention ships (NCSs) where mostly IMO rules are not applicable. Thus, a new initiative called “Green Ship Strategy” for ASEAN was proposed by Japan, a Dialogue Partner, to target the reduction of CO<sub>2</sub> from NCSs. The initiative was “agreed and adopted” at the 14<sup>th</sup> ASEAN and Japan Transport Ministers Meeting (ATM+Japan) held in November 2016.

---

<sup>1</sup> The Initial IMO GHG Strategy sets a short-term carbon intensity target and long-term absolute target as follows:

- to reduce CO<sub>2</sub> emissions per transport work, as an average across international shipping, by at least 40% by 2030, pursuing efforts towards 70% by 2050, compared to 2008; and
- to peak GHG emissions from international shipping as soon as possible and to reduce the total annual GHG emissions by at least 50% by 2050 compared to 2008.

## List of abbreviations and acronyms

AMS	ASEAN Member State
ASEAN	Association of South - East Asian Nations
ATM + Japan	ASEAN and Japan Transport Ministers Meeting
COP	Conference of the Parties
CO <sub>2</sub>	Carbon Dioxide
EEDI	Energy Efficiency Design Index
GHG	Greenhouse gas
GloMEEP	Global Maritime Energy Efficiency Partnerships Project
GT	Gross Tonnage
IMO	International Maritime Organization
KLTSP	Kuala Lumpur Transport Strategic Plan
LNG	Liquefied Natural Gas
MARPOL	The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
NCSs	Non-convention ships
NOX	Nitrogen Oxides
SEEMP	Ship Energy Efficiency Management Plan
SOX	Sulfur Oxides
UN	United Nations

## Key definitions

**International Shipping:** Shipping between ports of different countries, as opposed to domestic shipping. International shipping excludes military and fishing vessels. This is in line with the definition of Third IMO Greenhouse Gas Study 2014.

**Domestic Shipping:** Shipping between ports of the same country, as opposed to international shipping.

**Non-convention ships (NCSs):** NCSs refers to vessels that are excluded from the application of the Chapter IV of Annex VI to MARPOL (hereinafter referred to as "MARPOL"). Specifically, NCSs are domestic vessels that operate only within the port or territorial waters of each AMS and small ocean-going vessels operating in territorial waters of other AMSs but not subject to MARPOL. The vessels subject to MARPOL need not be covered by the Strategy, because they are obliged to comply with the convention. In this Strategy, it's each AMS's decision whether fishing ships are included.

**Green ships:** Energy-efficient and low greenhouse gas emitting ships. Greenhouse gas mainly refers to carbon dioxide (CO<sub>2</sub>). Note that younger ships when compared with aged ships with less fuel efficiency, are also considered as green ships.

**Technologies:** Measures including both "technical measures" and "operational measures".

**Technical measures:** Measures that improve energy-efficiency or generate less CO<sub>2</sub> emissions from shipping by improving a ship's design or equipment.

**Operational measures:** Measures that improve energy-efficiency or generate less CO<sub>2</sub> emissions from shipping by innovations in the operation of ships.

**Other types of infrastructure considered as green ship technologies:** Measures on port operations and development of ports to support the introduction of green ships should also be considered under this Strategy. For instance, preferential treatment for green ships calling at ports and development of Liquefied Natural Gas (LNG) bunkering facilities for LNG fueled vessels should be promoted.

**Policies:** Any measures taken by the government that contribute to wider use of green ships in ASEAN. Even holding a meeting with stakeholders can be considered as a policy if it corresponds with this definition.

## PART I: OBJECTIVES AND VISION

In response to the global movement for the sustainable development in the transport sector by supporting low carbon modes of transport, energy-efficiency and environmental-friendly transport initiatives, AMSs started to cooperate together to facilitate the promotion of the use of environmentally friendly ships or “green ships”.

- **Objectives of the Green Ship Strategy**

- To encourage AMS to take proactive actions to identify and solve challenges among the public and private sectors towards the promotion of the use of green ships
- To encourage AMSs to adopt and develop policies
- To work together towards the Kuala Lumpur Transport Strategic Plan goals

For AMSs to work together to achieve the objectives, AMSs share a vision for further actions of this Strategy as below:

- **ASEAN Vision for AMSs to work together to achieve the objectives**

**“All AMSs, taking into account their unique national capacities and circumstances, aim to encourage the move towards greener shipping. AMSs agree that periodic review of the progress made, and the sharing of best practices, is useful and should be undertaken.”**

Note: this vision shows AMSs an overall direction on how they should take actions to encourage the use of green ships based on the Strategy. Therefore, it does not set a numerical goal but calls for AMSs’ individual efforts. The vision will be hereinafter referred to as the “ASEAN Vision”.

The scope of targeted ships under this Strategy are as below:

- **The scope of targeted ships under this Strategy**

- Non-convention ships (NCSs) in ASEAN waters

Note: the definition of NCSs is described in “Key definitions” part

The time frame of this Strategy is as below:

- **Time frame of this Strategy**

- Time frame of this Strategy is from 2020 to 2025.

- **Beyond 2025**

- Further efforts and actions of AMSs for the prevalence of green ship will be expected even after 2025, therefore AMSs will have a meeting in the final year of the strategy (2025) to consider a system and/or actions beyond 2025.

## PART II: POLICY INVENTORY ~ INSTRUCTIONS FOR DESIGNING POLICY INVENTORY

The Strategy would suggest and introduce a simple format called "Policy Inventory towards 2025" for each AMS;

- To outline their respective policies and activities.
- To share experiences among AMSs in encouraging the use of green ships.
- To promote actions towards achieving the ASEAN Vision.

Note: The Policy Inventory does not create any right or obligation for AMSs even if an AMS does not achieve the target. This is because the purpose of this Strategy is facilitating AMS to introduce more policies to facilitate green ships.

### ● Suggested instructions for designing Policy Inventory

This part provides an example of format of Policy Inventory which aims to facilitate to demonstrate and share experiences among AMSs about green ship policies. In the Policy Inventory, each AMS will describe policies that contribute to encouraging the prevalence of green ships. The existing and terminated policies and technologies are also encouraged to be included in the Policy Inventory since the primary purpose of the Strategy is to facilitate the information sharing on policies to promote the green ship in AMSs.

Note: Policy Inventory of all AMSs will be reported at MTWG in 2020.

### ➤ Format of Policy Inventory

Table 1. Format of Policy Inventory

Policy Inventory for the promotion of green ships (2020~2025)	
1. Policy A	
Objective	
Description	
Timeline	
2. Policy B	
Objective	
Description	
Timeline	

### Reference for description

#### Examples of action plans:

- Collection of shipping statistics
- Information-sharing / awareness-raising
- Capacity-building / technology-transfer
- Research
- Financial assistance
- Non-financial incentives (rating system, award etc.)
- Procedures / guidelines
- National rules / regulations
- Cooperation with / assistance from other countries
- Others

#### Recommended description (if info is applicable and available):

- Responsible organizations / stakeholders involved
- Time horizon (start date and date of full implementation)
- Anticipated change in fuel consumption and/or CO2 emissions
- Economic cost and how it will be covered (e.g. domestic sources, regional funding, international assistance etc.)
- Identification of any barriers to implementation and assistance needed
- Reference to existing legislation
- Action plans for implementation of the policy

### ➤ Examples of Description

Table 2. Examples of Description

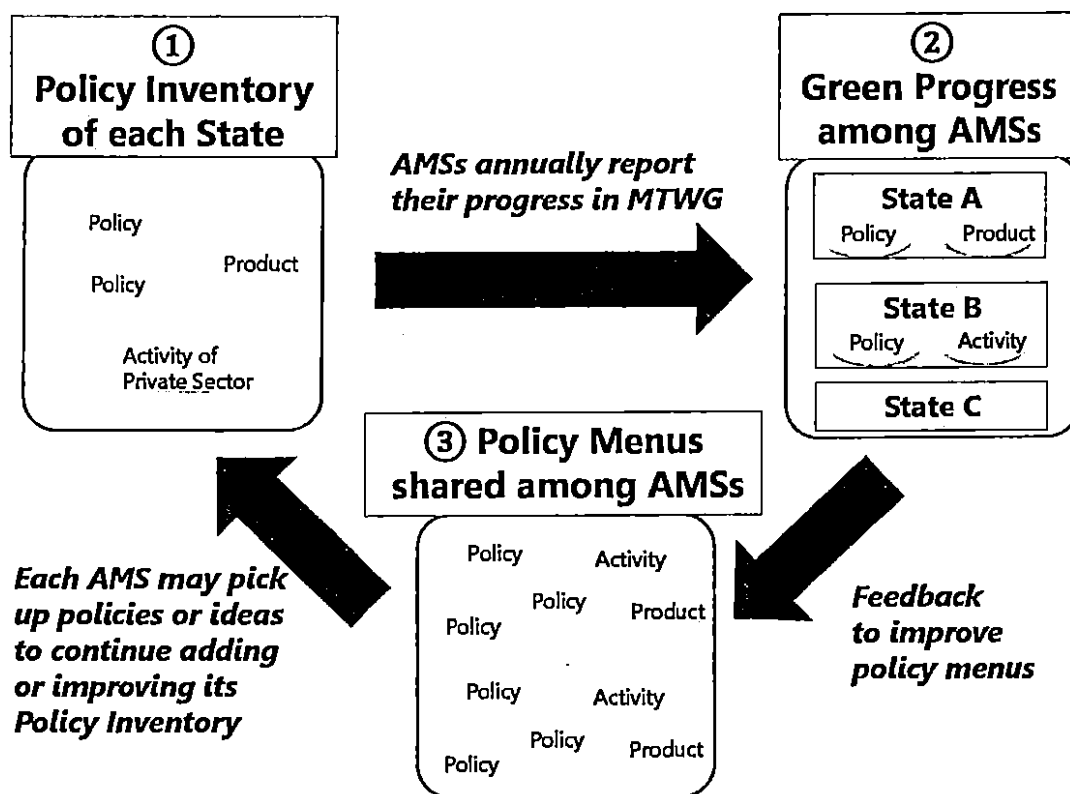
State A's Policy Inventory for the promotion of green ships (2020~2025)	
● Collection of shipping statistics	
<b>Objective</b>	Collection of shipping statistics to understand and analyze the current shipping situations in State A.
<b>Description</b>	The maritime authority in State A lacks adequate shipping statistics. These essential statistics are important in formulating policies for green ships. The officials of the maritime authority will cooperate with local offices to work on the collection of statistics for ships.
<b>Timeline</b>	2020-2023
● Holding a conference on green ships	
<b>Objective</b>	Holding a conference on green ships to understand the challenges for introducing green ships and possible solutions
<b>Description</b>	It is important to share information with other countries on challenges and possible solutions for green ships in order to formulate effective policies in State A. Ministry of Transport will invite maritime officials of other countries as well as domestic stakeholders.
<b>Timeline</b>	Biannually between 2018-2024

### PART III. GREEN PROGRESS ~ FACILITATING MECHANISM OF THE STRATEGY

For the success of the Strategy, an appropriate facilitating mechanism would be required to monitor the implementation of the Policy Inventory during 2020 and 2025. This Strategy would endorse to introduce a facilitating mechanism, called “Green Progress,” in order to demonstrate and share AMSs’ actions for green ships.

“Green Progress” aims to monitor progress and to developing “Policy Menus”. AMSs annually report their policies based on the Policy Inventory. In order to share a wide variety of the good practices, the annual report may include not only governmental policies but also efforts and products of private companies. This mechanism expects to see and share their progress, efforts, know-how and lessons -learnt among AMSs.

#### ➤ Image of Facilitating Mechanisms



#### ➤ Procedural details for Green Progress

##### “Green Progress”

AMSs will annually report the activities based on the Policy Inventory, during a certain period of time. The report may include not only governmental policies but also efforts and products of private companies. The host country of MTWG of the year will gather added new policy and edit Policy Menus (common inventory) of the activities for all AMSs.

Some AMSs may make a presentation on their activities at the MTWG on a voluntary basis to enhance the information sharing on the good practices to promote green ships among AMSs.

# Reference Annex 1: Examples of technical measures for green ships

The below list shows worldwide examples (including AMSs) of technical measures for green ships both for new-build and existing ships.

Categories	Improvement measures	Description	Projected benefit
Reduction of propulsion resistance	Improve the hull form	It enables energy savings by minimizing wave-making resistance and enhancing propulsion efficiency. Some of the examples include development of a hull form to reduce wind resistance during navigation and modification of a bow shape to reduce wave-making resistance. It should be noted, that this technique is only available in case of new building.	Hull form modifications with the latest developments – energy savings of more than 10 % energy-saving effects compared to aged ships.
	Improve hull coatings	Using anti-fouling paints and special coatings for a ship's hull is effective in reducing CO2 emissions, since the immersed part of the hull considerably affects fuel consumption. There have been developments of anti-fouling paints to prevent adhesion of marine organisms and coatings to reduce frictional resistance of the hull. The coatings need to be peeled off and painted from the start if they get old, and should not be painted over.	Energy savings of about 4% confirmed by actual measurement on ships.
	Reduce bottom friction resistance	One of the techniques to reduce bottom friction resistance is air lubrication system. It develops the hull form to minimize wave-making resistance and reduces hull resistance by creating air bubbles or a filter of air at the bottom of a ship. It should be noted that the technique can affect the performance of the propellers with the streaming air. It should be applied to wide ships such as bulk carriers with a big frictional resistance at the hull bottom.	Expected consequential energy-savings of about 10%  An average reduction in fuel consumption reported during operation in the actual sea area: about 6%
Improvement in propulsion efficiency	Modify propeller	The specification of propellers needs to be consistent with a ship's target speed, engine output and the depth of which the propellers are installed. They need to be designed taking into account the ship specification and engine type so as to enhance their performance. By upgrading the blade shape, it can also reduce energy loss and enhance the energy-saving effect. Existing ships can be retrofitted with these upgraded propellers, but requires careful examination beforehand since they can affect the engine and other devices as well.	Energy-savings of about 2 to 3%.
	Polish propellers	The performance of propellers decreases with age due to adhesion of marine organisms, causing decrease in their efficiency and number of	Energy savings of about 4 to 5% when polished periodically.

		rotations, which results in increased fuel consumption. Regularly polishing the surface of propellers is therefore effective.	
	Install energy-saving appendages	There are energy saving appendages to be installed at the bow and stern of a ship. When installing appendages to an existing ship, its engine, propellers and the conditions of navigation such as speed need to be carefully checked so as not to worsen the ship's performance.	Energy savings of few percents.
Improvement in the main engine's efficiency	Change and convert main engine	Application of new energy-efficient engines is effective in reducing fuel consumption of ships, both for new-build and existing ships. However, replacing engines requires careful examination beforehand, especially in terms of costs since they can affect the propellers and other devices as well.	Energy savings of few percents.
	Recover waste heat	It is said that only 50 % of the energy generated by fuel combustion of 2 stroke engine is used for propulsion and only 30 % for 4 stroke engine. Of the remained energy, more than 30 % becomes exhaust gases. Most small sized ships that cannot place exhaust gas economizer due to limited space, had been emitting the gases into the atmosphere. However, there are recent studies of waste heat recovery measures for small sized ships, such as Stirling engines.	
Reduction of hull weight	Improve steel materials used	Using lighter steel materials such as aluminum, FRP and titanium instead of conventional type of steel for a ship's hull is one way of saving fuel consumption.	N/A
Use of alternative energy/ fuels	Use wind or solar energy	The use of solar power <sup>2</sup> is already being used as an alternative energy but still in very few ships. Wind power has not been in practical use as of now.	The estimated reduction potential for solar panels is 0.5% to 2% on auxiliary engine fuel consumption.
	Use of LNG	The environmental benefits of using LNG as fuel are significant. Government's commitment is important in supporting the uptake of LNG as a cleaner marine fuel. LNG supply infrastructure and attracting pricing will be the main factors to drive LNG demand in the maritime industry. <sup>3</sup>	LNG generates about 20% less CO <sub>2</sub> than usual diesel fuel because of lower carbon content. <sup>4</sup>
Others	Replace aged ships with younger ships	Replacing aged ships with younger ships, if not brand-new, is proved effective in improving fuel-efficiency, thereby reducing fuel consumption.	N/A

<sup>2</sup> <http://glomeep.imo.org/technology/solar-panels/>

<sup>3</sup> <https://www.green4sea.com/infrastructure-attractive-price-to-drive-lng-demand/>

<sup>4</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/LNG%20Study.pdf>

## Reference Annex 2: Examples of operational measures for green ships

The below list shows worldwide examples (including AMSs) of operational measures for green ships.

Improvement measures	Description	Projected benefit
Optimization of routes <sup>5</sup>	The weather (wind and waves) will together with ocean currents influence the power needed to propel a ship at a given speed over ground. It is important to take these factors into consideration when planning a ship's voyage. The choice of most fuel efficient route must be balanced against the safest route and quickest route. The weather routing system with advanced technology may require 15,000 (USD) per ship.	The potential has been assessed to between 0% to 5% on main engine fuel consumption dependent on ship size and type and the typical trade for the different ship segments.
Optimization of navigation speed <sup>6</sup>	Speed optimization requires no investment costs and is applicable for all vessels at all ages. However, although a reduction in a ship's speed can reduce fuel consumption (e.g. halving the speed results in 80% reduction in fuel consumption), implementing such a measure can often be challenging due to the charterer's scheduling requirements and other circumstances.	Reducing speed by 10% can reduce fuel consumption by almost 20%.
Improvement of loading efficiency <sup>7</sup>	Joint routing and deployment of ships by several shipping companies to improve loading efficiency contributes to reduction of time they are in ballast, thus reducing total CO2 emissions from ships.	N/A

<sup>5</sup> <http://glomeep.imo.org/technology/weather-routing/>

<sup>6</sup> <http://glomeep.imo.org/technology/speed-management/>

<sup>7</sup> <http://www.mlit.go.jp/maritime/nai koh/syoenesemi/process.pdf>

### Reference Annex 3: Examples of governmental policies

The below list shows worldwide examples (including AMSs) of governmental measures to encourage private sectors to prevail green ships.

Category	Country	Measure	Description
Research	15 EU countries	Vessels for the Future (Since 2014)	It is the public-private partnerships by maritime clusters and undertaking researches as follows for sustainable development through technological innovations of maritime field. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Energy Management</li> <li>• Propulsion system and fuel</li> <li>• Hull, Water interaction</li> <li>• New vessels and system concepts</li> <li>• Digital waterborne transportation</li> <li>• Safety</li> <li>• Materials, design and production</li> <li>• Virtual vessel demonstrator</li> </ul>
	Norway	Research Council	<p>a) MAROFF-Program It is the research supporting the scheme on environment, advanced transports /logistics and maritime operation and targets at ship owners, ship building companies, equipment vendors and so on. In 2015, 137.5 million NOK were contributed. Research project doesn't allow to gain a financial support more than 50%.</p> <p>b) Skattefunn Tax Incentive Scheme The aim of this scheme is to enhance research and development. It still requires pre-approval by the Research Council for getting tax break. The generated cost by research and development is subjected to deduction and it is scrutinized by tax authorities. 20% of the relevant cost is allowable for private companies (18% for big companies). All companies that have an obligation to pay corporation tax to Norway can avail this tax incentive scheme,</p>
	Norway	Innovation Norway	<p>a) Industrial Research and Development Program This Research and Development Program is intended to all Norway companies, especially small and medium-sized companies including shipbuilding industry. This program is implemented based on the conference contract by foreign companies and it covers up to 60% of contractual costs. From 2006 to 2014, the support focusing on maritime sector was implemented for using environmentally-friendly energy, building, and developing short sea shipping.</p> <p>b) Norwegian Innovation Clusters This program is supported by the government and is launched to make a collaboration of industry clusters. Innovation Norway ran this program with the support of Siva (The Industrial Development Corporation of Norway) and the Research Council.</p>

		The green coastal shipping programme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Launched in 2015 by DNV GL, its partners from the Norwegian maritime industry and government authorizes, the public-private partnership program aims to ensure that Norway has one of the world's most environmentally friendly and efficient coastal shipping industries. The initial five pilot projects evaluated the emission reduction potential for LNG and battery power as energy sources.</li> </ul> <p>(Initial pilot projects)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Cargo Ferry plug-in hybrid</li> <li>➤ Next-generation green shuttle tanker</li> <li>➤ Hybrid ocean farming vessel</li> <li>➤ Conversion of cargo carrier into battery-hybrid LNG carrier</li> <li>➤ Pioneering green port project</li> </ul>
	Denmark	Green Ship of the Future	It is the public-private partnerships by 4 Maritime companies of Denmark (Aalborg Industries, A.P. Moller-Maersk, MAN Diesel, Odense Steel Shipyard) and Danish Maritime Authority. Basing on the four companies' fund, Innovation Fund Denmark, Danish Maritime Authority fund and Orient's Fund, it is active with a goal of decreasing 30% of the total CO2 emission.
		Blue INNOShip	It is the social partnerships launched under the growth strategy for Danish maritime clusters. About 40 companies and education institutions have exerted efforts and established cooperation to protect the environment and improve fuel efficiency.
	Korea	Research support about Eco-friendly intellectual ship technology (2017-2021)	<p>The government contributes 30 billion KRW during 2017-2021 aiming for a research and development about technology of environmentally-friendly propulsion systems (LNG, fuel battery, Hybrid fusion technique) as follows.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Technology of environmentally friendly propulsion systems (LNG, fuel battery, Hybrid fusion technique)</li> <li>• Retrofit and scrap technology of ships</li> <li>• Enhancement of energy efficiency and verification technology</li> <li>• Protect technology underwater environment (underwater noise, ocean pollution, transfer organism)</li> <li>• ICT fusion intelligent ship technology (natural gas hydrate transport ,fuel technology and so on).</li> </ul>
Award	13 countries	Green Award Program (Since 2014)	45ports participate in the Green Award Program, an initiative led by an NPO called Green Award Foundation. The foundation certifies ship's safety and environmental performance and allows them incentives provided by the port. For example, Kitakyushu port in Fukuoka Prefecture, Japan allows 10 % reduction of port dues for LNG vessels which have been certified.

	Japan	Eco-ship mark (Since 2008)	It allows shipping or logistics companies using green ships to utilize a certain mark called "Eco-ship mark". The aim is to encourage use of ships instead of trucks to transport goods. Companies can put it on their catalogues or ship hulls to enhance their reputation for green commitment. Those with great achievements will be awarded once a year by MLIT.
Rating system	Japan	Rating system for domestic green ships (Since 2017)	The main idea of the system is to visualize energy-efficiency of ships in the process of designing. MLIT evaluates the candidate ships and gives star(s) according to their energy efficiency. The names of companies rated with more than 3 stars will be presented on the government's website.
Financial assistance	EU	EU Green Shipping Guarantee Scheme (Since 2016)	This scheme is the loan guaranteed by European Investment Bank for EU ship owners who build a new green ship or have introduced the environmentally-friendly equipment into the existing ship. Support will be decided whether it is beneficial for EU countries or not considering ship's flag (EU countries), ship owner, and shipping course.
	Japan	R&D Subsidies for domestic green ships	The maritime bureau of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) supports domestic ship operators with R&D subsidies for the development and introduction of green ships, in corporation with other ministries such Ministry of Economy, Trade and Industry and Ministry of Environment. The current R&D subsidy scheme targets ships that reduce fuel consumption by 1 % compared to normal ships of the same type. The subsidies cover up to 1/2 of the qualifying expenses.
	Norway	Investment aid scheme for purchasing greener ship (Since 2016)	Norway government launched temporary recycling scheme subjected to short sea vessels for the environmental measure. In fiscal 2016, a total of 12 million NOK was made as contributions. Under this scheme, the loan option is ready for recipients of these benefits who will replace short sea vessels to green ships.
	Finland	Environmental investment aid granted to shipping companies	Finland flag ships of passing approval by transport authority will apply this scheme and the government will contribute subsidies. The amount of investment has a difference of 10-60% and it depends on the scale of the company or introducing facilities to new ships or existing ships.
	America	Clean Diesel National Grants	Environmental Protection Agency (EPA) sets up subsidy system to promote conversions into clean diesel or environment-friendly engines. States or local authority and non-profitable organization can avail this system. In fiscal 2017, 34 million dollars were budgeted on the total system.
	China	Scrap and Build subsidy scheme	The scrap and build subsidy schemes has been initiated in China, in 2009 and was subsequently extended to 2013, 2015 and 2017. The scrap and build subsidy targets specific vessels categories and is proportional to vessels' gross tonnage and age. The subsidy diminishes as the vessels approach their statutory life time of service.

Procedures and guidelines	America	Northwest Ports Clean Air Strategy	<p>Aiming for the reduction of greenhouse gases, actions such as reporting best practices and promoting participation in certification programs and so on are implemented at the ports of Seattle, Tacoma and metro-Vancouver. The initial strategy was established in 2003 and it was subsequently amended in 2013. In this strategy, targets were set for each of the following 6 areas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• harbor vessels</li> <li>• ocean-going vessels</li> <li>• cargo handling equipment</li> <li>• track</li> <li>• locomotive/rail transportation</li> <li>• port administration</li> </ul>
Others	Norway	NO <sub>x</sub> fund	Under the environmental agreement of Ministry of the Environment, the NO <sub>x</sub> fund was established for the period of 2011-2017. All companies, including foreign companies, are entitled to pay the NO <sub>x</sub> tax and can join the NO <sub>x</sub> Fund. Under the Agreement, enterprises affiliated with the NO <sub>x</sub> Fund are entitled to an exemption from the NO <sub>x</sub> tax, and instead, pay a lower rate to the NO <sub>x</sub> Fund. However, foreign owned companies must join the agreement through a Norwegian representative or an "agent".
	Australia	Shipping Reform (Tax Incentives) Act 2012	To encourage ship owners having decrepitude ships to invest in brand-new ships, the depreciable period is shortened to 10 years to the new Australian vessel and has a gross tonnage of at least 500. A ship owner can be provided a large amount of tax deductibility in the early stage.
	Korea	The incentive for LNG fueled vessels	The government plans to provide incentives and the reduction of port facility charge or the tax benefit on register/retention to LNG fueled vessels which is satisfied with specific requirements such as national ship register.
	IMO	E-navigation	E-navigation, a concept proposed by IMO, is "the harmonized collection, integration, exchange, presentation and analysis of marine information on board and ashore by electronic means to enhance berth to berth navigation and related services for safety and security at sea and protection of the marine environment." It is expected to provide opportunities for improving the efficiency of transport and logistics and to reduce emissions by using optimum routes and speeds which are provided by navigation systems.

## สรุปสาระสำคัญ

### ร่างพิธีสาร ๑ ว่าด้วยเครื่องช่วยฝึกบิน

#### ๑. ความเดิม

๑.๑ ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงยอมรับร่วมระหว่างอาเซียนว่าด้วยใบอนุญาตผู้ปฏิบัติหน้าที่ประจำเที่ยวบิน (ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Flight Crew Licensing: MRA on FCL) เมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๐ (๒๐๑๗) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยอมรับใบอนุญาตนักบินให้มีมาตรฐานระดับเดียวกันระหว่างประเทศสมาชิก

๑.๒ กรอบข้อตกลงยอมรับร่วมระหว่างอาเซียนดังกล่าวครอบคลุมเฉพาะใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี (CPL), นักบินพาณิชย์เอก (ATPL), นักบินผู้ช่วยเครื่องบิน (MPL) ทั้งนี้ ไม่รวมถึงใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคล (PPL)

๑.๓ ประเทศสมาชิกจะร่วมกันดำเนินการจัดทำพิธีสาร (Implement Protocol (IP)) ภายใต้กรอบของข้อตกลงข้อตกลงยอมรับร่วมระหว่างอาเซียนดังกล่าว จำนวน ๔ เรื่อง ได้แก่

IP 1 : Flight simulation training devices (FSTDs)

IP 2 : Aviation training organisations

IP 3 : Safety oversight capabilities of NAA

IP 4 : Conversion of flight crew licenses

#### ๒. สรุปผลกิจกรรมล่าสุดการจัดทำพิธีสาร ๑ (Implement Protocol 1: IP 1)

กิจกรรมการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาร่างพิธีสาร ๑ ว่าด้วยเครื่องช่วยฝึกบิน (Development of Draft Implement Protocol 1 on FSTD - Flight simulation training devices (FSTDs)) ครั้งที่ ๓ จัดขึ้นเมื่อวันที่ ๒๗ - ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๒ ณ เมืองปิ่นัง ประเทศมาเลเซีย สรุปสาระสำคัญการประชุม ดังนี้

##### ๒.๑ ความคืบหน้าในการให้สัตยาบันสำหรับ MRA on FCL

ขณะนี้ประเทศสมาชิกอาเซียนให้สัตยาบันแล้ว ๔ ประเทศ คือ สิงคโปร์ เมียนมา มาเลเซีย และเวียดนาม สำหรับประเทศไทยยังไม่สามารถให้สัตยาบันได้ เนื่องจากมีผลการตรวจสอบ ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM) ยังไม่ผ่านเงื่อนไขในการให้สัตยาบัน กล่าวคือ จะต้องมีการตรวจสอบ ICVM เฉพาะในส่วนของการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (Personnel Licensing: PEL) องค์กร (Organisation: ORG) และกฎหมาย (Legislation: LEG) และรวมถึงแปดองค์ประกอบที่สำคัญ (8CEs) ต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๖๐ หรือคะแนนเฉลี่ยทั่วโลกในปัจจุบันแล้วแต่ค่าใดสูงกว่า

สำหรับผลการตรวจสอบ ICVM ของประเทศไทยล่าสุดในส่วน PEL ๕๓.๕๓, ORG ๘๓.๓๓ และ LEG ๙๐ และมี ๒ CE ที่มีค่าต่ำกว่าร้อยละ ๖๐ คือ CE๗ ๔๒.๓๑ และ CE ๘ ๒๙.๑๗

##### ๒.๒ คณะกรรมการบริหารการดำเนินงาน (Implementation Management Committee - IMC)

การพิจารณาร่าง Terms of Reference of the Implementation Management Committee instituted pursuant to the Mutual Recognition Agreement on Flight Crew Licensing ได้พิจารณาเนื้อหา กำหนดหลักเกณฑ์ การจัดตั้งคณะกรรมการบริหารการดำเนินงาน (Implementation Management Committee - IMC) และคณะทำงานด้านเทคนิค (Technical working Group) อำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบ

ของคณะกรรมการ เช่น การพิจารณาบัญชีรายชื่อ (Whitelist) ของแต่ละพิธีสาร ซึ่งเป็นไปตามกรอบของ MRA on FCL

๒.๓ พิธีสาร ๑ ว่าด้วยเครื่องช่วยฝึกบิน (Implement Protocol 1 on Flight Simulation Training Devices: FSTD)

เพื่อกำหนดมาตรฐานกระบวนการออกใบรับรองเครื่องช่วยฝึกบินที่ออกโดยรัฐสมาชิก ซึ่งมีสาระสำคัญคือ ข้อกำหนดมาตรฐานของเครื่องช่วยฝึกบินจะต้องเป็นไปตามเอกสารองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หมายเลข ๙๖๒๕ (ICAO Document 9625)

๓. สาระสำคัญของพิธีสาร ๑ ว่าด้วยเครื่องช่วยฝึกบิน

๓.๑ การมีผลบังคับใช้

การมีผลบังคับใช้ รัฐจะต้องให้สัตยาบันพิธีสารนี้ โดยมีหลักเกณฑ์ เงื่อนไข ดังต่อไปนี้:

(ก) จะต้องมีการตรวจสอบ ICAOUSOAP- EI ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๖๐ หรือคะแนนเฉลี่ยทั่วโลก ในปัจจุบันแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่าในแต่ละด้านในส่วนของการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (Personnel Licensing) องค์กร (Organisation) และกฎหมาย (Legislation) และรวมถึงแปดองค์ประกอบที่สำคัญ (8CEs); และ

(ข) จะต้องไม่มีข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยที่มีนัยสำคัญ (“SSC”) ที่เกี่ยวข้องในด้านการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (Personnel Licensing) องค์กร (Organisation) และกฎหมาย (Legislation)

๓.๒ ขอบเขตของพิธีสาร ๑

- ประเทศสมาชิกสามารถใช้เครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองโดยประเทศสมาชิกอื่น
- เงื่อนไขในการยอมรับเครื่องช่วยฝึกบินจะต้อง

(ก) เป็นเครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรอง

(ข) มีการระบุใน whitelist โดยคณะกรรมการบริหารการดำเนินงาน (The implement Management Committee - IMC)

- เครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองจะต้องเป็นไปตามเกณฑ์ที่ระบุไว้ในเอกสาร ICAO Doc. 9625 ฉบับปัจจุบัน

- เครื่องช่วยฝึกบิน (FSTD) ที่ผ่านการรับรองที่แสดงใน whitelist ในช่วงระยะเวลาที่มีผลใช้บังคับของใบรับรองหรือระยะเวลาสูงสุด ๑๒ เดือนแล้วแต่จำนวนใดจะสั้นกว่า

๓.๓ ความรับผิดชอบของรัฐ

- รัฐที่เป็นที่ตั้งของเครื่องช่วยฝึกบินมีหน้าที่

(ก) ตรวจสอบคุณสมบัติของเครื่องช่วยฝึกบิน

(ข) ออกใบรับรอง

(ค) การเสนอชื่อคณะกรรมการบริหารการดำเนินงาน (IMC) ที่มีคุณสมบัติเหมาะสม

- รัฐของผู้ใช้เครื่องช่วยฝึกบินจะต้องตรวจสอบเครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองใน Whitelist ว่าเหมาะสำหรับการฝึกอบรมและการทดสอบที่จะดำเนินการโดยผู้ใช้เครื่องช่วยฝึกบินโดยการอนุมัติผู้ใช้เครื่องช่วยฝึกบิน นั้น

๓.๔ คณะทำงานด้านเทคนิค (Technical working Group)

- การจัดตั้งคณะกรรมการการดำเนินการเพื่อดูแลการดำเนินงานของพิธีสารนี้ และเพื่อตรวจสอบการปฏิบัติตามของประเทศสมาชิกอาเซียนและหน่วยงานกำกับดูแลของตนด้วยมาตรฐานที่ยอมรับ คณะกรรมการบริหารการดำเนินการ อาจจัดตั้งคณะทำงานด้านเทคนิคเพื่อพัฒนาและดำเนินการรายละเอียดทางเทคนิคที่กำหนดตามพิธีสารนี้
- คณะทำงานด้านเทคนิคประกอบด้วยบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อจากแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนที่ได้ให้สัตยาบันพิธีสารนี้ ตัวแทนอื่น ๆ จากประเทศสมาชิกอาเซียนที่ไม่ได้ให้สัตยาบันพิธีสารนี้ อาจเข้าร่วมในฐานะผู้สังเกตการณ์
- คณะทำงานด้านเทคนิคนำโดยประเทศสมาชิกอาเซียน (ต่อจากนี้ไปจะเรียกว่าผู้นำประเทศสมาชิกอาเซียน)
- ผู้นำรัฐสมาชิกอาเซียนจะได้รับการแต่งตั้งในทุก ๆ สองปี
- คณะทำงานด้านเทคนิคมีหน้าที่รับผิดชอบดังต่อไปนี้:
  - (ก) การพัฒนากระบวนการสำหรับรัฐในการเสนอชื่อเครื่องช่วยฝึกบิน (FSTD) ที่ผ่านการรับรองให้เป็น Whitelist
  - (ข) การพัฒนาหลักเกณฑ์และรายการตรวจสอบอย่างละเอียดเพื่อให้แน่ใจว่าเครื่องช่วยฝึกบินตรงตามเกณฑ์ที่กำหนดใน ICAO Doc 9625 ฉบับปัจจุบัน

#### ๔. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การจัดทำพิธีสาร ๑ ว่าด้วยเครื่องช่วยฝึกบิน มีผลให้ผู้ประกอบการในประเทศไทย เช่น โรงเรียนการบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศเพิ่มโอกาสในการใช้เครื่องช่วยฝึกบินที่ได้รับการรับรองจากประเทศสมาชิกอาเซียนอื่น ภายใต้กรอบมาตรฐานที่องค์การการบินระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด ในการทำกิจกรรมการบิน เช่น การฝึกบิน การทดสอบ เป็นต้น และเป็นการลดภาระ ขั้นตอนการทำงาน และทรัพยากรบุคคลที่ทำหน้าที่ตรวจสอบ (Inspector) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

#### ๕. ความเห็นเพิ่มเติม

สำหรับประเทศไทยยังไม่สามารถให้สัตยาบัน MRA FCL และพิธีสาร ๑ ได้ เนื่องจากมีผลการตรวจสอบ ICVM ยังไม่ผ่านเงื่อนไขในการให้สัตยาบัน

\*\*\*\*\*

๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๒

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

## **PROTOCOL 1 ON FLIGHT SIMULATION TRAINING DEVICES**

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

**RECOGNISING** that this Protocol 1 on Flight Simulation Training Devices ("hereinafter referred to as "Protocol") is concluded pursuant to the ASEAN Mutual Recognition Arrangement on Flight Crew Licensing signed on 13 October 2017 in Singapore (hereinafter referred to as "MRA FCL");

**RECOGNISING** that Member States' laws, regulations, standards, practices, procedures and systems for the qualification of flight simulation training devices (FSTD) are sufficiently comparable with each other's oversight systems, and in compliance with accepted standards and processes recognised by the Member States; and

**DESIRING** to mutually recognise each other's qualified FSTD as a basis for the initial grant and renewal of a Member State's own approval to an FSTD User for the use of that FSTD,

**HAVE AGREED AS FOLLOWS:**

## **ARTICLE 1 DEFINITIONS**

For the purposes of this Protocol:

- (a) **FSTD** means a synthetic training device that is in compliance with the minimum requirements for FSTD qualification as described in International Civil Aviation Organization (ICAO) Document 9625;
- (b) **FSTD Operator** means the person, organisation or enterprise directly responsible to the National Aviation Administration ("NAA") for requesting and maintaining qualification of a particular FSTD;
- (c) **FSTD User** means the person, organisation or enterprise requesting training, checking or testing credits through the use of an FSTD;
- (d) **ICAO Document 9625** means the ICAO Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices;
- (e) **Implementation Management Committee (IMC)** means the committee set up pursuant to Art 4.2.5 of the MRA FCL; and
- (f) **Qualified FSTD** means an FSTD that has been issued with a certificate of qualification under the laws of the respective Member States' NAA.

## **ARTICLE 2 MINIMUM CRITERIA**

1. Member States shall undertake the following criteria of safety and oversight capability:

- (a) attain an ICAO Universal Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach Effective Implementation (USOAP EI) score of at least 60% or the current global average score, whichever is higher, in each of the specific areas of Personnel Licensing, Organisation and Legislation, as well as in the eight Critical Elements; and
- (b) have no Significant Safety Concerns (SSC) attributed to deficiencies in the areas of Personnel Licensing or Organisation or Legislation.

2. If a Member State fails to meet the requisite USOAP EI score or is issued an SSC, that Member State shall demonstrate a plan to the other Member States to resolve the audit findings or deficiencies within an agreed timeline, failing which, other Member States may choose to suspend the recognition of the qualified FSTD issued by that State's NAA until such audit findings or deficiencies are resolved.

### **ARTICLE 3 SCOPE**

1. This Protocol provides for the mutual recognition by Member States of a FSTD.
2. The FSTD may be mutually recognised by Member States if:
  - (a) it is a qualified FSTD as defined in paragraph (e) of Article 1; and
  - (b) the qualified FSTD has been accepted on to the Whitelist by the IMC.
3. The qualified FSTD shall meet the FSTD criteria as stipulated in ICAO Document 9625, and amendments thereto. The qualified FSTDs can only be listed on the Whitelist for the duration of the validity of its Certificate of Qualification, or a maximum period of 12 months, whichever is shorter.

### **ARTICLE 4 ACCOUNTABILITY AND RESPONSIBILITY**

1. The NAA of the Member State where the FSTD is located is responsible for the:
  - (a) qualification of the FSTD;
  - (b) issue of the Certificate of Qualification; and
  - (c) nomination to the IMC of the qualified FSTD to be listed on the Whitelist.
2. It is the responsibility of the Member State of the FSTD User to ensure that the qualified FSTD on the Whitelist is

suitable for the training and tests to be carried out by the FSTD User, through the issuance of an approval to the FSTD User to use that FSTD.

## **ARTICLE 5 TECHNICAL WORKING GROUP**

1. The IMC may establish a working group (hereinafter referred to as the “Technical Working Group”) to develop and implement the technical details of this Protocol.
2. The Technical Working Group shall comprise of nominated individuals from each Member State that has ratified this Protocol. Other Member States which have not ratified this Protocol may nominate their representative to the Technical Working Group as observers.
3. The Technical Working Group shall be led by a Member State (hereinafter referred to as “Lead Member State”).
4. The Lead Member State shall be appointed on a biennial basis.
5. The Technical Working Group is responsible for developing:
  - (a) the procedures for a Member State to nominate a qualified FSTD to the Whitelist; and
  - (b) the detailed criteria and checklist, to ensure the FSTD meets the criteria as stipulated in the ICAO Document 9625 and amendments thereto.

## **ARTICLE 6 VALIDATION MECHANISM**

1. The Validation Mechanism comprising nominated inspectors from Member States, shall carry out validation activities to ensure that the Member State that issued the Certificate of Qualification for the FSTD has a robust and comprehensive process in qualifying the FSTD that is being followed, including ensuring that the Member State's inspectors who carry out the evaluation of the FSTD are appropriately trained.
2. The Validation Mechanism shall, under the direction of the IMC, conduct scheduled or unscheduled technical assessments or visits on a qualified FSTD, using the criteria and checklist from paragraph 5(b) of Article 5.

## **ARTICLE 7 MUTUAL COOPERATION AND TECHNICAL ASSISTANCE**

1. Member States may request technical assistance from one another in areas such as:
  - (a) qualification of a FSTD;
  - (b) training of inspectors to conduct FSTD qualification;  
and
  - (c) sharing of best practices.
2. Member States shall bear their own costs when requesting and receiving such technical assistance.

## **ARTICLE 8 CONFLICT OF INTEREST**

The nominated individuals from each Member State that make up the Technical Working Group and the Validation Mechanism shall be free from conflict of interest.

## **ARTICLE 9 AMENDMENT**

1. Any Member State may propose an amendment to this Protocol by notifying in writing to the Secretary-General of ASEAN, who shall transmit it to the other Member States.
2. The amendment shall be subject to the consent of the Member States, and shall enter into force on the date as agreed by the Member States.

## **ARTICLE 10 FINAL PROVISIONS**

1. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN, who shall promptly furnish a certified true copy thereof to all Member States.
2. Each Member State shall complete its internal legal procedures necessary for the entry into force of this Protocol and shall, after the completion of its internal legal procedures, deposit its instrument of ratification, acceptance, or approval with the Secretary-General of ASEAN.
3. This Protocol shall enter into force on the date of deposit of the 3<sup>rd</sup> instrument of ratification, acceptance, or approval by Member States with the Secretary-General of ASEAN and shall enter into force only among the Member States that have

deposited their instrument of ratification, acceptance, or approval with the Secretary-General of ASEAN.

4. For a Member State depositing instrument of ratification, acceptance or approval after the date of entry into force of this Protocol pursuant to paragraph 3, this Protocol shall enter into force for that Member State on the date of deposit of instrument of ratification, acceptance, or approval.

**IN WITNESS WHEREOF**, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Protocol.

**DONE** at [City], [Country], this [Day] of [Month] in the Year [spelt out with Title case], in a single copy in the English Language.

For the Government of Brunei Darussalam:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Government of the Kingdom of Cambodia:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Government of the Republic of Indonesia:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

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

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Government of Malaysia:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Government of the Republic of the Union of Myanmar:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Government of the Republic of the Philippines:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Government of the Republic of Singapore:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Government of the Kingdom of Thailand:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

### พิธีสาร ๑ ว่าด้วยเครื่องช่วยฝึกบิน

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกแห่งสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (“อาเซียน”) (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “รัฐสมาชิกทั้งหลาย” หรือเรียกแต่ละรัฐว่า “รัฐสมาชิก”)

ตระหนักว่า พิธีสาร ๑ ว่าด้วยเครื่องช่วยฝึกบิน ฉบับนี้ (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “พิธีสาร”) บรรลุตามการดำเนินการของข้อตกลงยอมรับร่วมระหว่างอาเซียนว่าด้วยใบอนุญาตผู้ปฏิบัติหน้าที่ประจำเที่ยวบิน ลงนามเมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๐ ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “ข้อตกลงยอมรับร่วมใบอนุญาตผู้ปฏิบัติหน้าที่ประจำเที่ยวบิน-เอ็มอาร์เอ เอฟซีแอล”)

ตระหนักว่า กฎหมาย ข้อบังคับ มาตรฐาน ขั้นตอน วิธีปฏิบัติ และระบบสำหรับคุณสมบัติของเครื่องช่วยฝึกบิน (เอฟเอสทีดี) ของรัฐสมาชิกเทียบเคียงได้กับระบบการกำกับดูแลของกันและกัน และเป็นไปตามมาตรฐานและกระบวนการที่ยอมรับได้โดยรัฐสมาชิกอาเซียน และ

ปรารถนา ที่จะยอมรับคุณสมบัติเครื่องช่วยฝึกบินของกันและกันสำหรับการอนุญาตเบื้องต้น และการต่ออายุการอนุมัติของรัฐสมาชิกเองต่อผู้ใช้เครื่องช่วยฝึกบินในการใช้เครื่องช่วยฝึกบินนั้น

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้:

ข้อ ๑  
คำนิยาม

เพื่อความมุ่งประสงค์ของพินัยนี้:

- (ก) เครื่องช่วยฝึกบิน หมายถึง เครื่องช่วยฝึกที่ประดิษฐ์ขึ้นตามข้อกำหนดขั้นต่ำสุดสำหรับคุณสมบัติเครื่องช่วยฝึกบินที่อธิบายไว้ในเอกสารองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ไอ ซี เอ โอ) หมายเลข ๙๖๒๕
- (ข) ผู้ประกอบการเครื่องช่วยฝึกบิน หมายถึง บุคคล องค์กร หรือบริษัทที่รับผิดชอบโดยตรงต่อองค์การบริหารการบินแห่งชาติ (“เอ็น เอ เอ”) สำหรับการขอและการรักษาไว้ซึ่งคุณสมบัติที่เฉพาะเจาะจงของเครื่องช่วยฝึกบิน
- (ค) ผู้ใช้เครื่องช่วยฝึกบิน หมายถึง บุคคล องค์กร หรือบริษัทเพื่อขอรับหน่วยกิตในการฝึก การตรวจสอบหรือการทดสอบผ่านการใช้เครื่องช่วยฝึกบิน
- (ง) เอกสารองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หมายเลข ๙๖๒๕ หมายถึง คู่มือ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเรื่องหลักเกณฑ์สำหรับคุณสมบัติเครื่องช่วยฝึกบิน
- (จ) คณะกรรมการบริหารการดำเนินงาน (ไอ เอ็ม ซี) หมายถึง คณะกรรมการตั้งขึ้นตามข้อ ๔.๒.๕ ของข้อตกลงยอมรับร่วมใบอนุญาตผู้ปฏิบัติหน้าที่ประจำเที่ยวบิน และ
- (ฉ) เครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรอง หมายถึง เครื่องช่วยฝึกบินที่ออกให้พร้อมกับหนังสือรับรองคุณสมบัติภายใต้กฎหมายขององค์การบริหารการบินแห่งชาติของรัฐสมาชิกแต่ละรัฐ

ข้อ ๒  
หลักเกณฑ์ขั้นต่ำ

๑. รัฐสมาชิกจะต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ของความปลอดภัยและขีดความสามารถในการกำกับดูแล ดังนี้

(ก) จะต้องมีการตรวจสอบการกำกับดูแลและการตรวจติดตามผลอย่างมีประสิทธิภาพ (ยูไอเอฟ อีไอ) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ไอ ซี เอ โอ) โดยมีคะแนนอย่างน้อยร้อยละ ๖๐ หรือคะแนนเฉลี่ยทั่วโลกในปัจจุบันแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่าในแต่ละด้านในส่วนของการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ องค์กร และกฎหมาย รวมถึงแปดองค์ประกอบที่สำคัญ และ

(ข) จะต้องไม่มีข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยที่มีนัยสำคัญ (เอส เอส ซี) ที่เกี่ยวข้องในด้านการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ หรือองค์กร หรือกฎหมาย

๒. หากรัฐสมาชิกไม่สามารถปฏิบัติตามค่าคะแนนผลการตรวจสอบการกำกับดูแลและการตรวจติดตามผลอย่างมีประสิทธิภาพ หรือมีข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยที่มีนัยสำคัญ รัฐสมาชิกละตินอเมริกาจะต้องแสดงแผนต่อรัฐสมาชิกอื่น ๆ เพื่อแก้ไขผลการตรวจสอบหรือข้อบกพร่องภายในระยะเวลาที่ตกลงไว้ รัฐสมาชิกอื่น ๆ อาจเลือกที่จะระงับการยอมรับเครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองโดยองค์การบริหารการบินแห่งชาติของรัฐนั้นจนกว่าข้อบกพร่องการตรวจสอบจะได้รับการแก้ไข

ข้อ ๓  
ขอบเขตของพิธีสารนี้

๑. พิธีสารนี้จัดทำขึ้นเพื่อการยอมรับร่วมกันโดยรัฐสมาชิกในเรื่องเครื่องช่วยฝึกบิน
๒. เครื่องช่วยฝึกบินอาจได้รับการยอมรับร่วมกันโดยรัฐสมาชิก หาก
  - (ก) เป็นเครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองตามที่กำหนดไว้ในวรรค (จ) ของข้อ ๑ และ
  - (ข) เป็นเครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองและได้รับการยอมรับในบัญชีรายชื่อโดยคณะกรรมการบริหารการดำเนินงาน
๓. เครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองจะต้องเป็นไปตามเกณฑ์เครื่องช่วยฝึกบินตามที่ระบุไว้ในเอกสารองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หมายเลข ๙๖๒๕ และการแก้ไขต่าง ๆ นอกจากนี้ เครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองที่แสดงในบัญชีรายชื่อในช่วงระยะเวลาที่มีผลใช้บังคับของใบรับรองคุณสมบัติหรือระยะเวลาสูงสุด ๑๒ เดือนแล้วแต่จำนวนใดจะสั้นกว่า

ข้อ ๔  
บทบาทและความรับผิดชอบ

๑. องค์การบริหารการบินแห่งชาติของรัฐสมาชิกที่เป็นที่ตั้งของเครื่องช่วยฝึกบินจะรับผิดชอบต่อ
  - (ก) คุณสมบัติของเครื่องช่วยฝึกบิน
  - (ข) ออกใบรับรองคุณสมบัติ และ
  - (ค) การเสนอชื่อต่อคณะกรรมการบริหารการดำเนินงานของเครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองซึ่งได้รับการระบุไว้ในบัญชีรายชื่อ
๒. เป็นความรับผิดชอบของรัฐสมาชิกของผู้ใช้เครื่องช่วยฝึกบิน เพื่อให้แน่ใจว่าเครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองในบัญชีรายชื่อมีความเหมาะสมสำหรับการฝึกอบรมและการทดสอบที่จะดำเนินการโดยผู้ใช้เครื่องช่วยฝึกบิน ผ่านการให้การอนุมัติแก่ผู้ใช้เครื่องช่วยฝึกบินในการใช้เครื่องช่วยฝึกบินนั้น

ข้อ ๕  
คณะกรรมการด้านเทคนิค

๑. คณะกรรมการบริหารการดำเนินงานอาจจัดตั้งคณะกรรมการ (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “คณะกรรมการด้านเทคนิค”) เพื่อพัฒนาและนำรายละเอียดทางเทคนิคที่กำหนดตามพินัยกรรมนี้ไปปฏิบัติใช้

๒. คณะกรรมการด้านเทคนิคประกอบด้วยบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อจากแต่ละรัฐสมาชิกที่ได้ให้สัตยาบันพินัยกรรมนี้ รัฐสมาชิกอื่น ๆ ที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันพินัยกรรมนี้อาจเสนอผู้แทนเข้าร่วมคณะกรรมการด้านเทคนิคในฐานะผู้สังเกตการณ์

๓. คณะกรรมการด้านเทคนิคจะนำโดยรัฐสมาชิก (ต่อจากนี้ไปจะเรียกว่าผู้นำรัฐสมาชิก)

๔. ผู้นำรัฐสมาชิกอาเซียนจะได้รับการแต่งตั้งในทุก ๆ สองปี

๕. คณะกรรมการด้านเทคนิคจะต้องรับผิดชอบต่อการพัฒนา

(ก) กระบวนการสำหรับรัฐสมาชิกในการเสนอเครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองให้บรรจุในบัญชีรายชื่อ

(ข) หลักเกณฑ์และรายการตรวจสอบอย่างละเอียดเพื่อให้แน่ใจว่า เครื่องช่วยฝึกบินเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดในเอกสารองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หมายเลข ๙๖๒๕ และการแก้ไขต่าง ๆ นอกจากนี้

## ข้อ ๖

### กลไกการตรวจสอบ

๑. กลไกการตรวจสอบซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่ได้รับการเสนอชื่อจากรัฐสมาชิกอาเซียน จะดำเนินกิจกรรมการตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่ารัฐสมาชิกที่ออกหนังสือรับรองคุณสมบัติสำหรับเครื่องช่วยฝึกบินมีกระบวนการที่สมบูรณ์และครอบคลุมในการรับรองเครื่องช่วยฝึกบิน รวมถึงให้แน่ใจว่าผู้ตรวจสอบของรัฐสมาชิกซึ่งดำเนินการประเมินเครื่องช่วยฝึกบินได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสม

๒. กลไกการตรวจสอบภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารการดำเนินงานจะต้องดำเนินการประเมินด้านเทคนิคตามกำหนดเวลาหรือไม่ตามกำหนดเวลาหรือเข้าเยี่ยมชมเครื่องช่วยฝึกบินที่ผ่านการรับรองโดยใช้หลักเกณฑ์และรายการตรวจสอบจากรรค ๕ (ข) ของข้อ ๕

## ข้อ ๗

### ความร่วมมือและการช่วยเหลือทางเทคนิค

๑. รัฐสมาชิกอาจขอความช่วยเหลือด้านเทคนิคระหว่างกันในด้านต่าง ๆ เช่น

- (ก) คุณสมบัติของเครื่องช่วยฝึกบิน
- (ข) การฝึกอบรมผู้ตรวจสอบเพื่อดำเนินการรับรองคุณสมบัติเครื่องช่วยฝึกบิน และ
- (ค) การแบ่งปันแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ

๒. รัฐสมาชิกจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายของตนเองเมื่อขอและรับความช่วยเหลือด้านเทคนิคดังกล่าว

**ข้อ ๘**  
**ผลประโยชน์ทับซ้อน**

บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อจากแต่ละรัฐสมาชิกซึ่งประกอบกันเป็นคณะทำงานด้านเทคนิคและกลไกการตรวจสอบควรเป็นอิสระจากความขัดแย้งทางผลประโยชน์

**ข้อ ๙**  
**การแก้ไข**

๑. รัฐสมาชิกใดอาจเสนอให้มีการแก้ไขพินิจสารดังกล่าวนี้โดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรถึงเลขาธิการอาเซียนซึ่งจะส่งข้อแก้ไขไปยังรัฐสมาชิกอื่นๆ

๒. การแก้ไขจะต้องได้รับการยินยอมจากรัฐสมาชิกและจะมีผลใช้บังคับในวันที่รัฐสมาชิกได้ตกลงกัน

**ข้อ ๑๐**  
**บทบัญญัติสุดท้าย**

๑. พินิจสารนี้จะเก็บรักษาโดยเลขาธิการอาเซียนซึ่งจะส่งสำเนาที่ได้รับการรับรองให้แก่แต่ละรัฐสมาชิกทันที

๒. รัฐสมาชิกแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการตามกฎหมายภายในของตนที่จำเป็นสำหรับการใช้บังคับของพินิจสาร และภายหลังจากการเสร็จสิ้นกระบวนการทางกฎหมายภายในของตนแล้วจะต้องยื่นสัตยาบันสารการยอมรับหรืออนุมัติต่อเลขาธิการอาเซียน

๓. พินิจสารนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่รัฐสมาชิกได้ยื่นสัตยาบันสารการยอมรับหรือการอนุมัติต่อเลขาธิการอาเซียนโดยอย่างน้อยสามรัฐสมาชิก และจะมีผลใช้บังคับเฉพาะรัฐสมาชิกที่ได้ยื่นสัตยาบันสารการยอมรับหรือการอนุมัติของตนต่อเลขาธิการอาเซียน

๔. สำหรับรัฐสมาชิกที่ยื่นสัตยาบันสารการยอมรับหรือการอนุมัติหลังจากวันที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับตามวรรค ๓ พิธีสารนี้จะมีผลใช้บังคับสำหรับรัฐสมาชิคนั้นในวันที่ยื่นสัตยาบันสารการยอมรับหรือการอนุมัติ

เพื่อเป็นพยานในการนี้ ผู้มีนามได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจากรัฐบาลของตนได้ลงนามในพิธีสารนี้

ทำที่ [เมือง], [ประเทศ] เมื่อ [วันที่] ของ [เดือน] ในปี [.....] มีต้นฉบับเดียวเป็นภาษาอังกฤษ

ในนามรัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

ในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

ในนามรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

ในนามรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

ในนามรัฐบาลแห่งมาเลเซีย

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

ในนามรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสิงคโปร์

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

**สรุปสาระสำคัญของพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๑๑ ของบริการขนส่งทางอากาศ  
ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน**

**๑. เรื่องเดิม**

๑.๑ ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ลงนามกรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services : AFAS) เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๓๘ ที่กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะเพิ่มพูนความร่วมมือด้านบริการระหว่างรัฐสมาชิก ขจัดข้อจำกัดที่สำคัญต่อการค้าบริการระหว่างรัฐสมาชิก และเปิดเสรีด้านการค้าบริการโดยขยายระดับและขอบเขตของการเปิดเสรีให้มากกว่าที่รัฐสมาชิกทั้งหลายได้ตกลงไว้ในความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการขององค์การการค้าโลกและกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องเข้าร่วมในการเจรจาเพื่อทยอยเปิดเสรีการค้าบริการในตลาดของตนให้แก่ประเทศสมาชิกอื่นๆ โดยจัดทำตารางข้อผูกพันเฉพาะ เพื่อเป็นหลักฐานโดยจะต้องระบุสาขา หรือ สาขาย่อย ที่เปิดตลาด รวมทั้งข้อจำกัดในการให้ประเทศสมาชิกเข้าไปทำการค้าบริการตามรูปแบบการให้บริการ (mode of supply)

๑.๒ ประเทศไทยได้ยื่นตารางข้อผูกพันการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศไปแล้วรวม ๑๐ ชุด โดยเสนอเปิดตลาดบริการเสริมด้านการขนส่งทางอากาศจำนวน ๘ กิจกรรม ได้แก่ (๑) บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (Aircraft repair and maintenance services) (๒) การขายและการตลาดของบริการขนส่งทางอากาศ (Selling and marketing of air transport services) (๓) บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (Computer Reservation System services : CRS) (๔) บริการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Airfreight forwarding services) (๕) การให้เช่าอากาศยานแบบไม่มีลูกเรือ (Aircraft leasing without crew) (๖) การให้เช่าอากาศยานพร้อมลูกเรือ (Aircraft leasing with crew) (๗) การให้บริการผู้โดยสาร (Passenger handling services) และ (๘) บริการเติมน้ำมันอากาศยาน (Refueling services)

**๒. สาระสำคัญของพิธีสาร**

๒.๑ ภายใต้พิธีสารฉบับนี้ ไทยได้ยื่นเสนอปรับปรุงข้อเสนอเปิดตลาดบริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (Aircraft repair and maintenance services) โดยไม่จำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นของประเทศสมาชิกอาเซียน ภายใต้หลักเกณฑ์และต้องมีคุณสมบัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งการเปิดตลาดการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน จะยกเว้นการบำรุงรักษาที่ลานจอดอากาศยาน (Line maintenance)

๒.๒ พิธีสารจะมีผลบังคับใช้เมื่อประเทศสมาชิกอาเซียนตั้งแต่ ๗ ประเทศขึ้นไปให้สัตยาบัน และจะมีผลบังคับใช้เฉพาะประเทศสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันแล้วเท่านั้น

๒.๓ ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ยื่นข้อผูกพันจะต้องให้สิทธิและให้การปฏิบัติเป็นพิเศษในบริการเสริมด้านการขนส่งทางอากาศตามที่ระบุไว้ในข้อผูกพันเฉพาะของตนแก่ประเทศสมาชิกอาเซียนอื่น

**๓. การวิเคราะห์ผลกระทบ**

๓.๑ ตามกฎหมายได้กำหนดคำนิยามที่เกี่ยวข้องไว้ ดังนี้

๑ “การบำรุงรักษา” หมายความว่า งานที่ต้องทำเพื่อให้อากาศยานคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ เช่น การซ่อม การตรวจพินิจ การถอดเปลี่ยน การดัดแปลง หรือการแก้ไขข้อบกพร่อง

๒ “อากาศยาน” หมายความว่า รวมถึง เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิบัติการแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุยกเว้นไว้ในกฎกระทรวง

๓ “การบำรุงรักษาที่ลานจอดอากาศยาน” หมายถึงการบำรุงรักษาที่ไม่เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ที่ไม่ได้คาดคิด รวมถึงการตรวจตามระยะเวลาที่เป็นการให้บริการ หรือการตรวจพินิจซึ่งไม่ต้องการฝึกอบรม อุปกรณ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นการเฉพาะ

<sup>๑</sup> คำนิยามตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗

<sup>๒</sup> คำนิยามตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗

<sup>๓</sup> คำนิยามตามประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่องการรับรองหน่วยซ่อม ลงวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๑

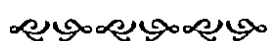
๓.๒ แนวโน้มตลาดของอุตสาหกรรมการซ่อมและบำรุงอากาศยาน จากผลการวิเคราะห์ของโครงการการศึกษาและจัดทำมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนและการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย ซึ่งจัดทำโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พบว่า ในปี ๒๕๖๐ อุตสาหกรรมการซ่อมและบำรุงอากาศยานทำรายได้ทั่วโลกสูงประมาณ ๗๕,๖๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีมูลค่าการใช้จ่ายมากที่สุดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมูลค่า ๑,๓๗๓ ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๒๖.๗๖ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดในภูมิภาค รองลงมาได้แก่ ประเทศอินโดนีเซียมีค่าใช้จ่ายจำนวน ๙๙๐.๗ ล้านดอลลาร์สหรัฐ และประเทศไทยจำนวน ๙๗๔.๑๔ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ อีกทั้งประเทศที่มีผู้ประกอบการสนใจประกอบกิจการศูนย์ซ่อมและบำรุงอากาศยานอย่างต่อเนื่องคือ ประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียเนื่องจากมีคำสั่งซื้ออากาศยานจำนวนมากจากแอร์เอเชียกรุ๊ป ประเทศมาเลเซีย และไลอันแอร์กรุ๊ป ประเทศอินโดนีเซีย นอกจากนี้ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ไม่มีข้อจำกัดในเรื่องสัดส่วนการลงทุนของชาวต่างชาติและมีการให้สิทธิพิเศษกับผู้ประกอบการชาวต่างชาติในอุตสาหกรรมการซ่อมและบำรุงอากาศยาน

๓.๓ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการซ่อมและบำรุงอากาศยานของไทย ในปี ๒๕๖๑ ประเทศไทยมีผู้ให้บริการซ่อมและบำรุงอากาศยานที่ได้รับการรับรองหน่วยซ่อมจาก กพท. จำนวนทั้งสิ้น ๒๕๙ ราย ซึ่งหน่วยซ่อมอากาศยานที่ตั้งอยู่ในประเทศไทยมีจำนวนเพียง ๒๘ ราย ส่วนที่เหลือเป็นหน่วยซ่อมอากาศยานที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศจำนวน ๒๓๑ ราย โดยส่วนใหญ่อยู่ในอาเซียน (ยกเว้นประเทศไทย) จำนวน ๗๓ ราย รองลงมาอยู่ในสหรัฐอเมริกาจำนวน ๔๕ ราย และจีนจำนวน ๒๕ ราย ส่วนที่เหลือจำนวน ๘๘ ราย กระจายอยู่ในประเทศอื่นๆ ทั่วโลก

๓.๔ สัดส่วนมูลค่าการใช้จ่ายในการซ่อมและบำรุงอากาศยานของประเทศไทยในปี ๒๕๖๐ จำนวน ๙๗๔.๑๔ ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นการซ่อมและบำรุงที่เกิดขึ้นภายในประเทศคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๔๐ และอีกประมาณร้อยละ ๖๐ เป็นการนำอากาศยานออกไปซ่อมและบำรุงในต่างประเทศ โดยส่วนใหญ่ส่งไปที่ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และฟิลิปปินส์

๓.๕ หลักเกณฑ์การลงทุนในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมกับ กพท. กำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมการอากาศยานในเขตพื้นที่ EEC โดยจัดทำประกาศ สกพอ. เรื่องคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยานหรือผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน หรือผู้ขอรับใบรับรองหน่วยซ่อมซึ่งประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาคุณสมบัติของผู้ประกอบการซึ่งมีทุนของผู้มีสัญชาติไทยน้อยกว่าร้อยละ ๕๑ หรืออำนาจการบริหารกิจการอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทย ซึ่งผู้ลงทุนต้องนำเสนอข้อมูลที่แสดงถึงระดับเทคโนโลยีว่าเป็นที่ต้องการในการพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานของประเทศไทยและแผนในการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการพัฒนาบุคลากรไทย ให้คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมด้านเทคโนโลยีและการถ่ายทอดเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมอากาศยานให้ความเห็นชอบ โดยปัจจุบันมีผู้ประกอบการซ่อมและบำรุงอากาศยานที่ได้รับการเห็นชอบคุณสมบัติจากคณะกรรมการฯ ให้ประกอบกิจการในเขต EEC แล้วจำนวน ๒ ราย

การยื่นเสนอปรับปรุงข้อเสนอเปิดตลาดครั้งนี้ไม่รวมถึงกิจกรรมการบำรุงรักษาที่ลานจอดอากาศยาน (Line maintenance) เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ไม่จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและผู้ประกอบการไทยมีความสามารถในการประกอบกิจการ ทั้งนี้ ควรปรับปรุงข้อเสนอเปิดตลาดบริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (Aircraft repair and maintenance services) โดยไม่จำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นของประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา ๖/๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งการเสนอเปิดตลาดไม่จำเป็นต้องแก้ไขกฎหมาย นอกจากนี้ กพท. จะดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกา เพื่อกำหนดคุณสมบัติและลักษณะของผู้ประกอบการต่างชาติที่จะได้รับการส่งเสริม โดยจะทำการศึกษาความต้องการการซ่อมบำรุงอากาศยานภายในประเทศและจำนวนผู้ประกอบการที่เหมาะสมในอุตสาหกรรมอย่างใกล้ชิด เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อภาพรวมของประเทศ



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

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

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

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

**NOTING** further the ASEAN Agreement on the Movement of Natural Persons signed on 19 November 2012 in Phnom Penh, Cambodia that facilitates the movement of ASEAN people in engaging in trade in goods, trade in services and investment in the region and that upon its entry into force, its Annex 1 shall supersede commitments made under the AFAS in relation to mode 4 (Movement of Natural Persons);

**MINDFUL** of the targets and timelines of the ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025 adopted by ASEAN Transport Ministers on 5 November 2015 in Kuala Lumpur, Malaysia that, amongst others, called for the conclusion of the packages of commitments covering all 13 subsectors to be phased in;

**HAVING** carried out subsequent negotiations pursuant to Article IV of the AFAS and finalised the Eleventh Package of Commitments;

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

**HAVE AGREED AS FOLLOWS:**

1. The Annexes to this Protocol shall consist of the consolidated schedules of each Member State's specific commitments, Schedules of Horizontal Commitments, and the Lists of Most-Favoured-Nation Exemptions, which shall form an integral part of this Protocol.

2. Subject to each Member State's Schedules of Specific Commitments and the Lists of Most-Favoured-Nation Exemptions, Member States shall accord preferential treatment in air transport services to one another on a Most-Favoured-Nation basis.

3. This Protocol and its Annexes shall form an integral part of the AFAS.

4. This Protocol and the commitments set out in its Annexes shall enter into force on the 60<sup>th</sup> day after the deposit of the seventh Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN, and shall become effective only among the Member States that have ratified or accepted it. For each Member State ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the seventh Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol and the commitments set out in its Annexes shall enter into force on the 60<sup>th</sup> day after the deposit by such Member State of its Instrument of Ratification or Acceptance.

5. The Secretary-General of ASEAN shall promptly notify all Member States of any such deposit made pursuant to paragraph 4.

6. This Protocol shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN who shall promptly furnish a certified copy thereof to each Member State.

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

**DONE** at [City], [Country], this [Day] of [Month] in the Year **Two Thousand and Nineteen**, in a single original copy in the English Language.

For Brunei Darussalam:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Kingdom of Cambodia:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Republic of Indonesia:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Lao People's Democratic Republic:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For Malaysia:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Republic of the Union of Myanmar:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Republic of the Philippines:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Republic of Singapore:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Kingdom of Thailand:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Socialist Republic of Viet Nam:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

# THAILAND - SCHEDULE OF SPECIFIC COMMITMENTS

For the eleventh Package of Commitments under Air Transport

Mode of Supply : 1) Cross - border 2) Consumption abroad 3) Commercial presence

Sector or Sub-Sector	Limitations on Market Access	Limitations on National Treatment	Additional Commitments
<p><b>Aircraft Repair and Maintenance Services (CPC 8868)</b></p> <p>- Aircraft (includes all machines that drive support in the atmosphere from the reaction of the except for objects which are exempted under the Ministerial Regulations)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aircraft of maximum take-off weight more than five thousand seven hundred kilograms</li> <li>- Aircraft of maximum take-off weight does not exceed five thousand seven hundred kilograms</li> </ul> <p>- Major Aircraft Appliance (an Engine, a Propeller and other appliances of an Aircraft designated by the Technical Commission)</p> <p>- Technical Standard Order Article (TSO Article) (an instrument, a mechanism, a part, an equipment and a component used or intended to be used in operating or controlling an Aircraft in flight, whether</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) (a) Aircraft maintenance (Aircraft of maximum take-off weight more than five thousand seven hundred kilograms): foreign equity participation of up to 100 per cent is allowed, provided that service suppliers in this sector must comply with the Air Navigation Act (No. 13) B.E. 2562 (2019).</p> <p>(b) Aircraft maintenance (Aircraft of maximum take-off weight does not exceed five thousand seven hundred kilograms): as indicated in 3.3 of the horizontal section</p> <p>(c) Major Aircraft Appliance maintenance as well as TSO Article and Aircraft Part maintenance: As indicated in 3.1 of the horizontal section</p>	<p>1) None</p> <p>2) None</p> <p>3) None</p>	

Sector or Sub-Sector	Limitations on Market Access	Limitations on National Treatment	Additional Commitments
<p>it is installed on or attached to the Aircraft, inside or outside)</p> <p>- Aircraft Part (an Airframe, part of an Airframe or part of a Major Aircraft Appliance)</p>	<p>(d) Service providers must perform their services outside the prescribed apron</p>		

พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๑๑ ของบริการขนส่งทางอากาศ  
ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รัฐสมาชิกแห่งสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “อาเซียน” หรือ “รัฐสมาชิกทั้งหลาย” หรือเรียกแต่ละรัฐว่า “รัฐสมาชิก”)

รับทราบ กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน ที่ลงนามเมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๙๕ (พ.ศ. ๒๕๓๘) ณ กรุงเทพฯ ประเทศไทย ซึ่งแสวงหาการเสริมสร้างความร่วมมือด้านบริการระหว่างรัฐสมาชิกทั้งหลาย จัดข้อจำกัดอย่างมีนัยสำคัญต่อการค้าบริการระหว่างรัฐสมาชิกทั้งหลาย และเปิดเสรีด้านการค้าบริการ โดยขยายระดับและขอบเขตของการเปิดเสรีให้มากกว่าที่ได้ผูกพันโดยรัฐสมาชิกทั้งหลายภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (“แกตส์”) ขององค์การการค้าโลก (“ดับเบิลยูทีโอ”);

รับทราบ กรอบความตกลงสำหรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญของอาเซียน พร้อมแผนงานการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ค.ศ. ๒๐๐๔ (พ.ศ. ๒๕๔๗) ณ นครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว และกรอบความตกลงอาเซียน (ปรับปรุงแก้ไข) สำหรับการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในสาขาสำคัญ ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ค.ศ. ๒๐๐๖ (พ.ศ. ๒๕๔๙) ณ เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งรวมทั้งการขนส่งทางอากาศ โดยมีมาตรการทั้งในเชิงลึกและเชิงกว้างที่จะรวมกลุ่มเศรษฐกิจภายในและการเชื่อมโยงรวมถึงการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ในการที่จะบรรลุถึงการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน;

รับทราบ เพิ่มเติมในความตกลงว่าด้วยการเคลื่อนย้ายบุคคลธรรมดาของอาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ค.ศ. ๒๐๑๒ (พ.ศ. ๒๕๕๕) ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา เพื่ออำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายบุคลากรของอาเซียนที่เกี่ยวข้องในด้านการค้าสินค้า การค้าบริการ และการลงทุนในภูมิภาค และเมื่อความตกลงมีผลใช้บังคับ ภาคผนวก ๑ ของความตกลงจะแทนที่ข้อผูกพันที่จัดทำขึ้นภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน (AFAS) อันเกี่ยวเนื่องกับรูปแบบที่ ๔ (การเคลื่อนย้ายบุคคลธรรมดา)

ตระหนักถึง เป้าหมายและกรอบเวลาของแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งอาเซียน ปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๘ (the ASEAN Transport Strategic Plan ๒๐๑๖-๒๐๒๕) ซึ่งได้รับการรับรองจากรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ค.ศ. ๒๐๑๕ (พ.ศ. ๒๕๕๘) ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย เหนือสิ่งอื่นใด เรียกร้องให้มีการดำเนินการเกี่ยวกับข้อสรุปของการจัดทำข้อผูกพันการเปิดเสรีด้านการค้าบริการให้ครบทั้ง ๑๓ กิจกรรม

ได้ บรรลุการเจรจารอบถัดมาซึ่งสอดคล้องตามข้อ ๔ ของกรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน และทำให้ข้อผูกพันชุดที่สิบเอ็ดเสร็จสิ้น;

ปรารถนา ที่จะจัดทำเป็นตารางข้อผูกพันเฉพาะที่รัฐสมาชิกแต่ละรัฐจะต้องปฏิบัติตาม ซึ่งรัฐสมาชิกจะต้องให้การปฏิบัติเป็นพิเศษแก่รัฐสมาชิกด้วยกันบนหลักการประติบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง;

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้:

๑. ภาคผนวกแนบท้ายพิธีสารฉบับนี้เป็นการรวบรวมตารางข้อผูกพันเฉพาะสาขาของรัฐสมาชิกแต่ละรัฐ ตารางข้อผูกพันที่ใช้เป็นการทั่วไป และรายการยกเว้นการประติบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของพิธีสารฉบับนี้

๒. ภายใต้ตารางข้อผูกพันเฉพาะสาขาของรัฐสมาชิก และรายการยกเว้นการประติบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง รัฐสมาชิกจะต้องให้การปฏิบัติเป็นพิเศษแก่รัฐสมาชิกด้วยกันในด้านการขนส่งทางอากาศบนหลักการประติบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง

๓. ให้พิธีสารฉบับนี้และภาคผนวกแนบท้ายพิธีสารเป็นส่วนที่รวมเข้าเป็นอันหนึ่งอันเดียวกับกรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน

๔. ให้พิธีสารฉบับนี้ และข้อผูกพันซึ่งจัดทำขึ้นในภาคผนวกแนบท้ายพิธีสารมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด ๖๐ (หกสิบ) วันนับแต่วันที่รัฐสมาชิกอาเซียน ๗ ประเทศ ได้ส่งมอบหนังสือการให้สัตยาบันหรือการยอมรับต่อเลขาธิการอาเซียน และจะมีผลใช้บังคับเฉพาะรัฐภาคีที่ให้สัตยาบันหรือการยอมรับ สำหรับรัฐภาคีแต่ละรัฐที่ให้สัตยาบันหรือการยอมรับพิธีสารภายหลังที่ได้มีการส่งมอบหนังสือการให้สัตยาบันหรือการยอมรับประเทศในลำดับที่ ๗ แล้ว ให้พิธีสารและข้อผูกพันในภาคผนวกของประเทศนั้นมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด ๖๐ (หกสิบ) วันนับแต่วันที่ประเทศนั้นส่งมอบสัตยาบันหรือการยอมรับต่อเลขาธิการอาเซียน

๕. ให้เลขาธิการอาเซียนแจ้งเรื่องการมอบสัตยาบันหรือการยอมรับพิธีสารตามวรรค ๔ ให้รัฐสมาชิกทั้งหมดทราบทันที

๖. ให้เลขาธิการอาเซียนเก็บรักษาพิธีสารไว้โดยจัดทำสำเนารับรองถูกต้องแล้วส่งให้แก่รัฐสมาชิกแต่ละรัฐทันที

เพื่อเป็นพยานในการนี้ ผู้ที่มีรายนามข้างท้ายซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชอบจากรัฐบาลของตนตามลำดับ ได้ลงนามในพิธีสารเพื่ออนุมัติข้อผูกพันชุดที่ ๑๑ ของบริการขนส่งทางอากาศภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

ทำขึ้น ณ (เมือง), (ประเทศ) เมื่อวันที่ (วัน) เดือน (เดือน) ในปี สองพันสิบเก้า เป็นต้นฉบับเดียวในภาษาอังกฤษ

แทนบุญไฉนดารุสชาลาม

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

แทนราชอาณาจักรกัมพูชา

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

แทนสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

แทนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

แทนมาเลเซีย

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

แทนสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

แทนสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

แทนสาธารณรัฐสิงคโปร์

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

แทนราชอาณาจักรไทย

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

แทนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
(ตำแหน่ง)

ประเทศไทย – ตารางข้อมูลพิเศษเฉพาะ  
ข้อมูลพื้นฐาน ชุดที่ ๑๑ ของการเปิดตลาดการค้าบริการ สาขาการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน

รูปแบบของการให้บริการ: ๑) การให้บริการข้ามพรมแดน	๒) การใช้บริการในต่างประเทศ	๓) การจัดตั้งสถานประกอบการ	๔) การเข้ามาทำงานของบุคลากรผู้ให้บริการ
สาขา หรือ สาขาย่อย	ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด	ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ	ข้อมูลพื้นฐานเพิ่มเติม
<p>บริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (CPC ๘๘๖๘)</p> <p>- อากาศยาน (เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุงเวียนไว้ในกฎกระทรวง)</p> <p>- อากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม</p> <p>- อากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกินห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม</p> <p>- ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน (เครื่องยนต์ใบพัด และส่วนประกอบอื่นของอากาศยานที่คณะกรรมการเทคนิคประกาศกำหนด)</p> <p>- บริภัณฑ์ (เครื่องวัด กลไก ชิ้นส่วนอุปกรณ์ และส่วนประกอบที่ใช้หรือมุ่งหมายที่จะใช้ในการทำงานหรือในการควบคุมอากาศยานในระหว่างการบิน</p>	<p>๑) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>๒) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>๓) (เอ) การบำรุงรักษาอากาศยาน (อากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดมากกว่าห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม): อนุญาตให้ชาวต่างชาติถือครองหุ้นได้ถึงร้อยละร้อย, เงื่อนไขการให้บริการเป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๖๒ (๒๐๑๙)</p> <p>(บี) การบำรุงรักษาอากาศยาน (อากาศยานที่มีน้ำหนักวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกินห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม) : ตามที่ระบุในข้อ ๓.๓ ของข้อมูลพื้นฐานที่ใช้เป็นการทั่วไป</p> <p>(ซี) การบำรุงรักษาส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน และ การบำรุงรักษาบริภัณฑ์และชิ้นส่วนของอากาศยาน: ตามที่ระบุในข้อ ๓.๑ ของข้อมูลพื้นฐานที่ใช้เป็นการทั่วไป</p>	<p>๑) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>๒) ไม่มีข้อจำกัด</p> <p>๓) ไม่มีข้อจำกัด</p>	

ประเทศไทย – ตารางข้อมูลผู้กักกันเฉพาะ  
ข้อมูลผู้กักกัน ชุดที่ ๑๑ ของการเปิดตลาดการค้าบริการ สาขาการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยการค้าบริการของอาเซียน

รูปแบบของการให้บริการ: ๑) การให้บริการข้ามพรมแดน		๒) การใช้บริการในต่างประเทศ	๓) การจัดตั้งสถานประกอบการ	๔) การเข้ามาทำงานของบุคลากรผู้ให้บริการ
สาขา หรือ สาขาย่อย	ข้อจำกัดด้านการเข้าสู่ตลาด		ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ	ข้อมูลผู้กักกันเพิ่มเติม
ไม่ว่าจะติดตั้งหรือประกอบอยู่ในหรือภายนอกอากาศยาน  - ชั้นส่วนของอากาศยาน (ลำตัวอากาศยาน ชั้นส่วนของลำตัวอากาศยาน หรือชั้นส่วนของ ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน)	(ดี) ผู้ให้บริการต้องดำเนินการนอกเขตลานจอด อากาศยาน			

สรุปสาระสำคัญ  
ร่างพิธีสาร ๓ ว่าด้วยการขยายสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ระหว่างภาคีคู่สัญญา  
(PROTOCOL 3 ON THE EXPANSION OF FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS  
BETWEEN CONTRACTING PARTIES)

๑. ความเป็นมา

๑.๑ อาเซียนและจีนมีการประชุมคณะกรรมการระหว่างอาเซียน - จีน ว่าด้วยการจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางอากาศ มาแล้วจำนวน ๑๒ ครั้ง โดยครั้งล่าสุด จัดขึ้นระหว่างวันที่ ๒ - ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๒ ณ เมืองบาห์ลี สาธารณรัฐอินโดนีเซีย

๑.๒ ประเทศสมาชิกอาเซียนและจีนได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียน - จีน เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๔ (2011) โดยมีพิธีสาร ๑ ว่าด้วยสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๓ และ ๔ อย่างไม่จำกัดความจุความถี่ และแบบอากาศยานในจุดใดๆ ในประเทศคู่ภาคี (PROTOCOL 1 UNLIMITED THIRD AND FOURTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS BETWEEN ANY POINTS IN CONTRACTING PARTIES) แนบท้ายความตกลงฯ และต่อมา ฝ่ายจีนและอาเซียนได้ร่วมกันจัดทำพิธีสาร ๒ ว่าด้วยสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ระหว่างภาคีคู่สัญญา ตามเส้นทางที่ระบุ (PROTOCOL 2 ON FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS BETWEEN CONTRACTING PARTIES) ลงนามเมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๔ (2011) ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๕๘ (2015) สาระสำคัญของพิธีสารฉบับนี้ให้สิทธิสายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายให้สามารถทำการบินโดยใช้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้ตามจุดที่ระบุ ซึ่งไทยกำหนดจุด เชียงใหม่ ให้เป็นจุดที่สามารถทำการบินได้ภายใต้พิธีสารฉบับนี้

๒. สาระสำคัญของร่างพิธีสาร ๓ ว่าด้วยการขยายการใช้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ระหว่างภาคีคู่สัญญา

ฝ่ายจีนและอาเซียน มีเป้าหมายที่จะขยายสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ภายในอาณาเขตอาเซียน-จีน เพิ่มเติมจากพิธีสาร ๒ จึงได้หารือและร่วมกันจัดทำร่างพิธีสาร ๓ ว่าด้วยการขยายสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ระหว่างภาคีคู่สัญญา (PROTOCOL 3 ON THE EXPANSION OF FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS BETWEEN CONTRACTING PARTIES) โดยสาระสำคัญของพิธีสารฉบับนี้เป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของฝ่ายจีนและฝ่ายอาเซียน ให้สามารถทำการบินโดยใช้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ระหว่างจุดภายในอาเซียน - จีน เพิ่มเติมอีก ๘ จุดที่ระบุในอาเซียน (ยกเว้นสิงคโปร์และบรูไนดารุสซาลาม) และเพิ่มเติมอีก ๘ จุดในจีน สำหรับไทยระบุจุด ระยอง (สนามบินอู่ตะเภา)<sup>๑</sup> ภายใต้พิธีสาร ๓ ในเส้นทางการบินที่กำหนด

---

<sup>๑</sup> เมื่อวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมคณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบให้กำหนดท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) เป็นจุดในไทยเพื่อแลกกับจุดในอาณาเขตจีน

### ๓. สถานะล่าสุด

ประเทศสมาชิกอาเซียนและจีนอยู่ระหว่างดำเนินการกระบวนการภายในเพื่อให้มีการลงนามต่อไป โดยมีเป้าหมายที่จะลงนามในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน - จีน ครั้งที่ ๑๘ ในวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ณ กรุงฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

### ๔. ความเห็นของ กพท.

ร่างพิธีสารนี้จะเปิดโอกาสให้สายการบินของประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถเพิ่มช่องทางการให้บริการและขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้มากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังจะช่วยสนับสนุนนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ตะเภา-ระยอง ให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคอีกด้วย

ร่างพิธีสารนี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อประเทศจีนและประเทศสมาชิกอาเซียนอย่างน้อย ๒ ประเทศให้สัตยาบัน และจะมีผลใช้บังคับระหว่างประเทศที่ให้สัตยาบันแล้วเท่านั้น นอกจากนี้ ประเทศไทยไม่จำเป็นต้องแก้ไขกฎหมายหรือออกกฎหมายเพิ่มเติมเพื่อรองรับการมีผลบังคับใช้ของเอกสารที่จะมีการลงนาม

\*\*\*\*\*

๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๒

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

**PROTOCOL 3**  
**ON THE EXPANSION OF FIFTH FREEDOM TRAFFIC**  
**RIGHTS BETWEEN CONTRACTING PARTIES**

The Governments of Brunei Darussalam, the Kingdom of Cambodia, the Republic of Indonesia, the Lao People's Democratic Republic, Malaysia, the Republic of the Union of Myanmar, the Republic of the Philippines, the Republic of Singapore, the Kingdom of Thailand and the Socialist Republic of Viet Nam, Member States of the Association of Southeast Asian Nations ("ASEAN") (hereinafter referred to collectively as "ASEAN Member States" and individually as "ASEAN Member State") and the Government of the People's Republic of China ("China"), hereinafter referred to collectively as "Contracting Parties" or individually as "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 13 January 2011 (hereinafter referred to as the "Agreement");

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

**DESIRING** to remove restrictions on air services with a view to achieving full liberalisation between and beyond ASEAN and China, Protocol 2 on Fifth Freedom Traffic Rights between Contracting Parties signed on 19 November 2014 (hereinafter referred to as "Protocol 2") is hereby expanded to include additional points,

**HAVE AGREED AS FOLLOWS:**

**Article 1**  
**Routing, Frequencies and Traffic Rights**

1. Each ASEAN Member State shall be entitled to:
  - (a) full fifth freedom traffic rights on any number of frequencies of passenger and/or cargo services with any aircraft type, from one of the 18 named points in ASEAN, which is a point in the ASEAN Member State designating the airline(s), via any of the 18 named points in ASEAN, to any of the 36 named points in China, and beyond to any of the 18 named points in ASEAN and vice versa; and
  - (b) fifth freedom traffic rights for up to 14 weekly passenger and/or cargo services with any aircraft type from one of the 10 named points in ASEAN, which is a point in the ASEAN Member State designating the airline(s), via any points outside China and ASEAN to any of the 10 named points in China, and beyond to any points outside China and ASEAN, and vice versa.
2. China shall be entitled to:
  - (a) full fifth freedom traffic rights on any number of frequencies of passenger and/or cargo services with any aircraft type from any of the 36 named points in China, via any of the 18 named points in ASEAN, to any of the 18 named points in ASEAN, and beyond to any of the 18 named points in ASEAN, and vice versa; and

- (b) in relation to each ASEAN Member State fifth freedom traffic rights for up to 14 weekly passenger and/or cargo services with any aircraft type from any of the 10 named points in China, via any points outside China and ASEAN, to any of the 10 named points in ASEAN, which is a point in that ASEAN Member State, and beyond to any points outside China and ASEAN, and vice versa.

3. For the purposes of this Article:

- (a) “18 named points in ASEAN” means, Bandar Seri Begawan, Preah Sihanouk, Siem Reap, Mataram, Medan, Luang Prabang, Savannakhet, Kota Kinabalu, Penang, Nay Pyi Taw and any other one point in Myanmar except Yangon, Davao and any other one point in Philippines except Manila, Singapore, Chiang Mai, Rayong, Quang Ninh and any other one point in Viet Nam except Ha Noi and Ho Chi Minh City;
- (b) “36 named points in China” means Changchun, Changsha, Chengdu, Chongqing, Dalian, Fuzhou, Guilin, Guiyang, Haikou, Harbin, Hohhot, Kashgar, Kunming, Lanzhou, Lhasa, Sanya, Shenyang, Nanning, Ningbo, Urumqi, Wuhan, Xi'an, Xiamen, Xining, Xishuangbanna, Yanji, Yinchuan, Zhengzhou, Hefei, Shijiazhuang, Nanchang, Taiyuan, Jinan, Tianjin, Shantou, and Jinjiang;
- (c) “10 named points in China” means Changsha, Chengdu, Chongqing, Guilin, Kunming, Nanning, Urumqi, Xi'an, Xiamen or Fuzhou, Zhengzhou; and
- (d) “10 named points in ASEAN” means, Bandar Seri Begawan, Preah Sihanouk, Mataram, Luang Prabang,

Kota Kinabalu, any other one point in Myanmar except Yangon, any other one point in the Philippines except Manila, Singapore, Chiang Mai, any other one point in Viet Nam except Ha Noi and Ho Chi Minh City.

4. (a) Each Contracting Party shall at least one month prior to the exercise of the traffic rights by the designated airline(s) of the Contracting Party to the point(s) which are subject of the written notification, give written notice to the Secretary-General of ASEAN (hereinafter referred to as the "Depositary") of its nomination of:
  - (i) the one point in each of Myanmar, Philippines and Viet Nam as referred to in paragraph 3(a) and/or 3(d); and/or
  - (ii) either Xiamen or Fuzhou as referred to in paragraph 3(c).

The Depositary shall promptly inform each Contracting Party of such written notification.

- (b) Each Contracting Party may revise its nomination of any of the one points in Myanmar, Philippines or Viet Nam, or of Xiamen or Fuzhou. Any such revision shall be made in accordance with the procedure under paragraph 4(a).

## **Article 2**

### **Final Provisions**

1. This Protocol shall be deposited with the Depositary, 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 and shall, after the completion of its internal legal procedures, deposit instrument of ratification, approval or acceptance with or give written notification to the Depositary, who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit or notification.

3. This Protocol shall enter into force on the date of deposit with or notification to the Depositary pursuant to paragraph 2 from:

(a) China; and

(b) at least two ASEAN Member States,

and shall enter into force only among the Contracting Parties that have deposited instrument of ratification, approval or acceptance with or given their written notifications to the Depositary.

4. For a Contracting Party depositing instrument of ratification, approval or acceptance or giving its written notification after the date of entry into force of this Protocol pursuant to paragraph 3, this Protocol shall enter into force for that Contracting Party on the date of its deposit of instrument of ratification, approval or acceptance or given written notification.

5. The rights and obligations among the Contracting Parties for which this Protocol has entered into force pursuant to paragraphs 3 and 4 shall supersede their rights and obligations as are provided for in the Protocol 2.

6. This Protocol shall, upon the deposit of instrument of ratification, approval, and acceptance with, or notification, to the Depositary by all Contracting Parties, replace the Protocol 2.

7. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by the 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 this Protocol.

**DONE** at [City], [Country] this [Day] of [Month], in the Year Two Thousand and ..., in duplicate in the Chinese and English 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:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
Minister of Communications

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
Administrator  
Civil Aviation Administration of  
China

For the Government of the Kingdom  
of Cambodia:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
Secretary of State  
State Secretariat of Civil Aviation

For the Government of the Republic  
of Indonesia:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

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

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
Minister of Public Works and  
Transport

For the Government of Malaysia:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
(Designation)

For the Government of the Union of  
Myanmar:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
Union Minister for Transport

For the Government of the Republic  
of the Philippines:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
Secretary of Transportation and  
Communications

For the Government of the Republic  
of Singapore:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
Minister for Transport

For the Government of the Kingdom  
of Thailand:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
Minister of Transport

For the Government of the Socialist  
Republic of Viet Nam:

**(NAME IN BOLD AND CAPS)**  
Minister of Transport

คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ

พินิจสาร ๓

ว่าด้วยการขยายสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕  
ระหว่างภาคีคู่สัญญา

รัฐบาลแห่งบรูไนดารุสซาลาม ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) มาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งเป็นรัฐสมาชิกแห่งสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกโดยรวมว่า “ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้งหลาย” หรือเรียกแต่ละรัฐว่า “ประเทศสมาชิกอาเซียน”) และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (“จีน”) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกโดยรวมว่า “ภาคีคู่สัญญาทั้งหลาย” หรือเรียกแต่ละรัฐว่า “ภาคีคู่สัญญา”)

ระลึกถึง ความตกลงการขนส่งทางอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งรัฐสมาชิกแห่งสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (“จีน”) ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๔ (ค.ศ. ๒๐๑๑) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “ความตกลง”)

เห็นพ้องร่วมกันว่า ภาคผนวก ๓ ในความตกลงเป็นส่วนหนึ่งของพินิจสารของความตกลง

ปรารถนา ที่จะขจัดข้อจำกัดในเรื่องการบริการเดินอากาศเพื่อบริการเปิดเสรีอย่างเต็มที่ระหว่างและพ้นไปจากอาณาเขตของอาเซียนและจีน พินิจสาร ๒ ว่าด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ระหว่างภาคีคู่สัญญาทั้งหลายลงนามเมื่อวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ (ค.ศ. ๒๐๑๔) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า พินิจสาร ๒) ซึ่งได้ขยายให้รวมถึงการเพิ่มจุด

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อบท ๑  
เส้นทาง ความถี่ และสิทธิรับชมการจราจร

๑. สมาชิกรัฐอาเซียนแต่ละรัฐ มีสิทธิดังนี้

- (ก) สิทธิรับชมการจราจรเสรีภาพที่ ๕ อย่างเต็มที่ตามจำนวนของความถี่ใด ๆ สำหรับบริการการรับชมผู้โดยสารและ/หรือสินค้า ด้วยแบบอากาศยานใด ๆ จากจุดใดจุดหนึ่งใน ๑๘ จุดในอาเซียน ซึ่งเป็นจุดที่สายการบิน (หนึ่งสายหรือหลายสาย) ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสายการบินที่กำหนด ผ่านจุดใด ๆ ใน ๑๘ จุดในอาเซียน ไปยังจุดใด ๆ ใน ๓๖ จุดในจีน และไปยังจุดพื้นใด ๆ ใน ๑๘ จุดในอาเซียน และกลับ และ
- (ข) สิทธิรับชมการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้ถึง ๑๔ เที่ยวบินต่อสัปดาห์สำหรับบริการการรับชมผู้โดยสารและ/หรือสินค้า ด้วยแบบอากาศยานใด ๆ จากจุดหนึ่งใน ๑๐ จุดในอาเซียน ซึ่งเป็นจุดที่สายการบิน (หนึ่งสายหรือหลายสาย) ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสายการบินที่กำหนด ผ่านจุดใด ๆ ซึ่งอยู่ภายนอกอาณาเขตจีนและอาเซียน ไปยังจุดใด ๆ ใน ๑๐ จุดในจีน และไปยังจุดพื้นใด ๆ ซึ่งอยู่ภายนอกอาณาเขตจีนและอาเซียน และกลับ

๒. จีน มีสิทธิดังนี้

- (ก) สิทธิรับชมการจราจรเสรีภาพที่ ๕ อย่างเต็มที่ตามจำนวนของความถี่สำหรับบริการการรับชมผู้โดยสารและ/หรือสินค้า ด้วยแบบอากาศยานใด ๆ จากจุดใดจุดหนึ่งใน ๓๖ จุดในจีน ผ่านจุดใด ๆ ใน ๑๘ จุดในอาเซียน ไปยังจุดใด ๆ ใน ๑๘ จุดในอาเซียน และไปยังจุดพื้นใด ๆ ใน ๑๘ จุดในอาเซียน และกลับ และ

- (ข) ในความสัมพันธ์ของสมาชิกรัฐอาเซียนแต่ละรัฐ สิทธิรับการจราจรเสรีภาพ ที่ ๕ ได้ถึง ๑๔ เทียบต่อสัปดาห์สำหรับบริการการรับชมผู้โดยสารและ/หรือสินค้าด้วยแบบอากาศยานใด ๆ จากจุดหนึ่งใน ๑๐ จุดในจีน ผ่านจุดใด ๆ ซึ่งอยู่ภายนอกอาณาเขตจีนและอาเซียน ไปยังจุดใด ๆ ใน ๑๐ จุดในอาเซียน และไปยังจุดพื้นใด ๆ ซึ่งอยู่ภายนอกอาณาเขตจีนและอาเซียน และกลับ

๓. เพื่อวัตถุประสงค์ของข้อบนี้

- (ก) “๑๘ จุดในอาเซียน” หมายถึง บันดาร์เสรีเบกาวัน พระสีหนุ เสียมราฐ มาดาม, เมดาน หลวงพระบาง สะหวันนะเขต โกตากีนาบาลู ปีนัง เนปิดอว์ และ ๑ จุดใด ๆ ในเมียนมา ยกเว้นย่างกุ้ง ดาเวา และ ๑ จุดใด ๆ ในฟิลิปปินส์ ยกเว้นมะนิลา สิงคโปร์ เชียงใหม่ ระยอง กว่างนิง และ ๑ จุดใด ๆ ในเวียดนาม ยกเว้นฮานอย และโฮจิมินห์
- (ข) “๓๖ จุดในจีน” หมายถึง ฉางชุน ฉางชา เฉิงตู ฉงชิ่ง ต้าเหลียน ฟู่โจว กุ้ยหลิน กุ้ยหยาง ไหโข่ว ฮาร์บิน โฮฮอต คาสการ์ คุณหมิง หลานโจว ลาซา ซานย่า เซินหยาง หนานหนิง หนิงโป อู๋รุ่มี อู่ฮั่น ซื่ออัน เซี่ยเหอเหมิน ซื่อหนิง สิบสองปันนา หย่านจี ยินฉวน เจิ้งโจว เทอเฟย ฉือเจียจวง หนานชาง ไท่หยวน จีหนาน เทียนจิน ชัวเถา และจินเจียง
- (ค) “๑๐ จุดในจีน” หมายถึง ฉางชา เฉิงตู ฉงชิ่ง กุ้ยหลิน คุณหมิง หนานหนิง อู๋รุ่มี ซื่ออัน เซี่ยเหอเหมิน หรือ ฟู่โจว, เจิ้งโจว และ
- (ง) “๑๐ จุดในอาเซียน” หมายถึง บันดาร์เสรีเบกาวัน พระสีหนุ เสียมราฐ มาดาม, เมดาน หลวงพระบาง สะหวันนะเขต โกตากีนาบาลู ๑ จุดใด ๆ ในเมียนมา ยกเว้นย่างกุ้ง ๑ จุดใด ๆ ในฟิลิปปินส์ ยกเว้นมะนิลา สิงคโปร์ เชียงใหม่ ๑ จุดใด ๆ ในเวียดนาม ยกเว้นฮานอยและโฮจิมินห์

๔. (ก) ภาควิชาสัญญาแต่ละฝ่ายต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างน้อย ๑ เดือนก่อน  
การใช้สิทธิรับขนการจราจรโดยสายการบินที่กำหนด (หนึ่งสายหรือหลายสาย)  
ของภาควิชาสัญญาโดยแจ้งจุด (หนึ่งจุดหรือหลายจุด) ไปยังเลขานุการอาเซียน  
(ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “ผู้เก็บรักษา”) ซึ่งเป็นจุดที่เสนอโดย

(๑) จุดหนึ่งในเมียนมา ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม โดยอ้างถึงความในวรรค ๓ (ก)  
และ/หรือ ๓ (ง) และ/หรือ

(๒) เซียะเหมิน หรือ ฟูโจว โดยอ้างถึงความในวรรค ๓ (ค)

ผู้เก็บรักษาต้องแจ้งภาควิชาสัญญาแต่ละฝ่ายเป็นลายลักษณ์อักษรโดยทันที

(ข) ภาควิชาสัญญาแต่ละฝ่ายอาจทบทวนการกำหนดจุดใดๆ ใน ๑ จุดในเมียนมา  
ฟิลิปปินส์ หรือเวียดนาม หรือเซียะเหมิน หรือฟูโจว โดยการทบทวนจุดดังกล่าว  
ต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับวรรค ๔ (ก)

## ข้อบท ๒ บทบัญญัติสุดท้าย

๑. พินิจสารนี้จะได้รับการเก็บรักษาไว้กับผู้เก็บรักษา ผู้ซึ่งจะส่งสำเนาที่รับรองแล้วให้แก่  
ภาควิชาสัญญาแต่ละฝ่ายทันที

๒. ภาคิคุสัญญาแต่ละฝ่ายจะต้องดำเนินกระบวนการภายในทางกฎหมายที่จำเป็นให้แล้วเสร็จเพื่อให้พิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับ และภายหลังจากเสร็จสิ้นกระบวนการภายในทางกฎหมายของตนแล้ว จะต้องยื่นสัตยาบันสารการอนุมัติหรือการยอมรับ หรือแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังผู้เก็บรักษาผู้ซึ่งจะแจ้งภาคิคุสัญญาแต่ละฝ่ายถึงการยื่นหรือการแจ้งโดยทันที
๓. พิธีสารฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับในวันที่มีการยื่นหรือการแจ้งไปยังผู้เก็บรักษาตามวรรค ๒ โดย
- (ก) จีน และ
- (ข) รัฐสมาชิกอาเซียนอย่างน้อย ๒ ประเทศ
- และจะมีผลใช้บังคับระหว่างภาคิคุสัญญาที่ได้ให้สัตยาบัน หรืออนุมัติหรือให้การยอมรับ หรือได้มีการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรแล้วเท่านั้น
๔. สำหรับภาคิคุสัญญาซึ่งได้ยื่นสัตยาบันสารหรือให้การอนุมัติหรือให้การยอมรับภายหลังจากวันที่พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับไปแล้วตามวรรค ๓ ให้พิธีสารนี้มีผลใช้บังคับกับภาคิคุสัญญานั้นในวันที่ยื่นสัตยาบันสาร การอนุมัติหรือการยอมรับหรือการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร
๕. สิทธิและหน้าที่ระหว่างภาคิคุสัญญาสำหรับพิธีสารฉบับนี้ในการใช้บังคับตามวรรค ๓ และ ๔ นั้นจะแทนที่สิทธิและหน้าที่ซึ่งมีอยู่ในพิธีสาร ๒
๖. พิธีสารฉบับนี้ เมื่อภาคิคุสัญญาทุกฝ่ายได้ยื่นสัตยาบันสารหรือให้การอนุมัติหรือให้การยอมรับหรือการแจ้งไปยังผู้เก็บรักษาแล้ว ให้แทนที่พิธีสาร ๒

๗. การแก้ไขใดๆ ในข้อบทของพิธีสารฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับโดยความเห็นชอบจาก  
ภาคีคู่สัญญาทุกฝ่าย ซึ่งกล่าวไว้ในข้อบท ๒๒ (การแก้ไข) ของความตกลง

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจากรัฐบาลของตน ได้ลงนาม  
ในพิธีสารฉบับนี้

ทำขึ้น ณ [เมือง], [ประเทศ], เมื่อวันที่.....เดือน.....ปี ค.ศ. สองพัน.....  
ในต้นฉบับเป็นภาษาจีนและภาษาอังกฤษ ทั้งสองฉบับมีความถูกต้องเท่าเทียมกัน ในกรณีที่มี  
การตีความที่แตกต่างกัน ให้ฉบับภาษาอังกฤษมีผลเหนือกว่า

ในนามรัฐบาลแห่งบริติชโคลัมเบีย  
จีน

ในนามรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชน

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
กรมการบินพลเรือนแห่งประเทศจีน

ในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)  
รัฐมนตรีประจำสำนักงานการบินพลเรือนกัมพูชา

ในนามรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)

(ตำแหน่ง)

ในนามรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง

ในนามรัฐบาลแห่งมาเลเซีย

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)

(ตำแหน่ง)

ในนามรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)

รัฐมนตรีสหภาพว่าการกระทรวงคมนาคม

ในนามรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและการสื่อสาร

ในนามรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสิงคโปร์

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ในนามรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

(ชื่อในอักษรเข้มและตัวพิมพ์ใหญ่)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ด่วนที่สุด  
ที่ คค ๐๒๐๓/๘๙๕๖



สิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

กระทรวงคมนาคม  
ถนนราชดำเนินนอก กทม.๑๐๑๐๐

๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง เอกสารที่จะมีการรับรองในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๒๕ และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง  
เรียน ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. Draft Implementation Framework of the ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport พร้อมสรุปสาระสำคัญ  
๒. Draft Declaration on the Adoption of the Implementation Framework of the ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport พร้อมคำแปลอย่างไม่เป็นทางการ  
๓. Draft ASEAN Green Ship Strategy พร้อมสรุปสาระสำคัญ

ด้วยในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM) ครั้งที่ ๒๕ ระหว่างวันที่ ๑๔-๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย จะมีการรับรองเอกสารจำนวน ๓ ฉบับ ดังมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๓

ในการนี้ กระทรวงคมนาคมจึงขอให้กระทรวงการต่างประเทศพิจารณาให้ข้อคิดเห็นต่อร่างเอกสารดังกล่าวเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รวมทั้งขอให้พิจารณาแนวทางการดำเนินการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ ขอให้แจ้งผลการพิจารณาให้กระทรวงคมนาคมทราบภายในวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม  
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

สำนักงานปลัดกระทรวง  
กองการต่างประเทศ  
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๕๖๓๘  
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๗๑๔

# ด่วนที่สุด

ที่ กพท ๑๘/๖๐๒๖๙



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
๓๓๓/๑๐๕ อาคารหลักสี่พลาซ่า  
ถนนกำแพงเพชร ๖ แขวงตลาดบางเขน  
เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ ๑๐๒๑๐

๗๐ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อคิดเห็นต่อร่างพิธีสาร ๓ ว่าด้วยการขยายสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ระหว่างภาคีสัญญา และร่างพิธีสาร ๑ ว่าด้วยเครื่องช่วยฝึกบิน

เรียน ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ร่างพิธีสาร ๓ ว่าด้วยการขยายสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ระหว่างภาคีสัญญา (Protocol 3 On The Expansion Of Fifth Freedom Traffic Rights Between Contracting Parties) และคำแปลอย่างไม่เป็นทางการ  
๒. ร่างพิธีสาร ๑ ว่าด้วยเครื่องช่วยฝึกบิน (Implementing Protocol-1 (IP1): Qualification of Flight Simulation Training Devices: (FSTD) และคำแปลอย่างไม่เป็นทางการ

ด้วยกระทรวงคมนาคมแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามจะเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Senior Transport Officials Meeting: STOM) ครั้งที่ ๔๘ การประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Ministers meeting: ATM) ครั้งที่ ๒๕ และการประชุมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ระหว่างวันที่ ๑๑ - ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ณ กรุงฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งในการประชุมดังกล่าวจะมีการลงนามร่างพิธีสาร ๓ ว่าด้วยการขยายสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ระหว่างภาคีสัญญา (Protocol ๓ On The Expansion Of Fifth Freedom Traffic Rights Between Contracting Parties) และรับรองร่างพิธีสาร ๑ ว่าด้วยเครื่องช่วยฝึกบิน (Implementing Protocol-1 (IP1): Qualification of Flight Simulation Training Devices: (FSTD)

ในการนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยขอให้หน่วยงานของท่านพิจารณาให้ข้อคิดเห็นต่อร่างพิธีสารดังกล่าวเพื่อนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบก่อนการลงนามและรับรองเอกสารในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๒๕ และการประชุมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ต่อไป รายละเอียดของร่างพิธีสารทั้งสองฉบับและคำแปลอย่างไม่เป็นทางการปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ข้อคิดเห็นต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายจุฬา สุขมานพ)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน

โทรศัพท์ ๐ ๒๕๖๘ ๘๘๑๖

โทรสาร ๐ ๒๕๖๘ ๘๘๔๔

APD.
วันที่.....
วันที่.....
เวลา.....น.

**ด่วนมาก**

ที่ กต ๑๒๐๔/๑๔๔๒



รอง ผอ.กทท.(ประจำ)	2754
วันที่	27 ก.ย. 2562
เวลา	๑๐.1๓.

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
รับที่	13370
รับที่	27 ก.ย. ๖๒
เวลา	9.34

กระทรวงการต่างประเทศ

ถนนศรีอยุธยา กทม. ๑๐๔๐๐

๒๖ กันยายน ๒๕๖๒

เรื่อง ข้อคิดเห็นต่อร่างพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๑๑ ของบริการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ด่วนมาก ที่ กพท ๑๘/๔๐๙๔ ลงวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๒

ตามหนังสือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่อ้างถึง ขอรับข้อคิดเห็นต่อร่างพิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๑๑ ของบริการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน และตารางข้อผูกพันการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศ ชุดที่ ๑๑ ของบริการขนส่งทางอากาศ ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน ซึ่งจะมีการรับรองในระหว่างการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๒๕ (25<sup>th</sup> ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM) ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๒ ณ กรุงเทพมหานคร สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เพื่อประกอบการนำเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมลงนามพิธีสารฯ ในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน ครั้งที่ ๒๕ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงต่างประเทศพิจารณาแล้ว ขอเรียน ดังนี้

**๑. ประเด็นสาระสำคัญและถ้อยคำ**

ไม่มีข้อขัดข้องในสาระสำคัญและถ้อยคำของร่างพิธีสารฯ หากส่วนราชการเจ้าของเรื่องและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแล้วเห็นว่า มีความเหมาะสม สอดคล้องกับนโยบายและผลประโยชน์ของประเทศไทย สามารถปฏิบัติได้ภายใต้กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งสอดคล้องกับพันธกรณีของไทย ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ตลอดจนได้จัดสรรงบประมาณเพื่อการนี้ไว้แล้ว

**๒. ประเด็นมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐**

ร่างพิธีสารฯ เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน จึงเป็นสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศและเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญฯ ที่จะต้องเสนอขอรับความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีก่อนการลงนาม และหากส่วนราชการที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ร่างพิธีสารฯ ได้โดยไม่ต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญา

/รวมทั้ง ...

-๒-

รวมทั้งกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นส่วนราชการเจ้าของเรื่องพิจารณาแล้วว่า ร่างพิธีสารฯ ไม่เข้าข่ายหนังสือสัญญาอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม หรือการค้าหรือการลงทุนของประเทศอย่างกว้างขวาง ร่างพิธีสารฯ ก็ไม่เป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ วรรคสองของรัฐธรรมนูญฯ ที่จะต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายอลิ น้ามณี)

รองอธิบดี รักษาการแทน

อธิบดีกรมอาเซียน

ปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวงการต่างประเทศ

เรียน ผจก. APD

เรียน - ต่อไป

๒๓. ๙/๙

(นายปริดา ยั่งสุธภาพร)

รอง ผอ.กพท. ๗. ผอ.กพท.

๒๗ ก.ย. ๒๕๖๒

กรมอาเซียน

กองเศรษฐกิจ

โทร. ๐ ๒๒๐๓ ๕๐๐๐ ต่อ ๑๔๓๖๓

โทรสาร ๐ ๒๒๔๓ ๕๒๓๐