



# LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA

No.143, 2015

PENGESAHAN. ASEAN. Liberalisasi. Angkutan  
Udara. Kargo.

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 74 TAHUN 2015

TENTANG

PENGESAHAN *ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON THE FULL LIBERALISATION OF AIR FREIGHT SERVICES* (PERSETUJUAN MULTILATERAL ASEAN MENGENAI LIBERALISASI PENUH JASA ANGKUTAN UDARA KARGO), *PROTOCOL 1 ON UNLIMITED THIRD, FOURTH, AND FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS AMONG DESIGNATED POINTS IN ASEAN* (PROTOKOL 1 TENTANG KEBEBASAN HAK ANGKUT KETIGA, KEEMPAT, DAN KELIMA YANG TIDAK TERBATAS DI ANTARA TITIK-TITIK YANG TELAH DITUNJUK DI ASEAN), DAN *PROTOCOL 2 ON UNLIMITED THIRD, FOURTH, AND FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS AMONG ALL POINTS WITH INTERNATIONAL AIRPORTS IN ASEAN* (PROTOKOL 2 TENTANG KEBEBASAN HAK ANGKUT KETIGA, KEEMPAT, DAN KELIMA YANG TIDAK TERBATAS DI ANTARA SEMUA TITIK DENGAN BANDAR UDARA INTERNASIONAL DI ASEAN)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa di Manila, Filipina pada tanggal 20 Mei 2009, Pemerintah Republik Indonesia telah menandatangani *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services* (Persetujuan Multilateral ASEAN Mengenai Liberalisasi Penuh Jasa Angkutan Udara Kargo) beserta *Protocol 1 on Unlimited Third, Fourth, and Fifth Freedom Traffic Rights Among Designated Points in ASEAN* (Protokol 1 tentang Kebebasan Hak Angkut Ketiga, Keempat, dan

Kelima yang Tidak Terbatas di Antara Titik-titik yang Telah Ditunjuk di ASEAN), dan *Protocol 2 on Unlimited Third, Fourth, and Fifth Freedom Traffic Rights Among All Points with International Airports in ASEAN* (Protokol 2 tentang Kebebasan Hak Angkut Ketiga, Keempat, dan Kelima yang Tidak Terbatas di Antara Semua Titik dengan Bandar Udara Internasional di ASEAN), sebagai hasil perundingan antara wakil Delegasi-delegasi Negara Anggota ASEAN;

- b. bahwa Persetujuan dan Protokol tersebut dimaksudkan sebagai dasar hukum pengaturan liberalisasi penuh jasa angkutan udara kargo ASEAN dan pelaksanaan hak angkut ketiga, keempat, dan kelima tidak terbatas bagi angkutan udara kargo di semua bandar udara internasional di ASEAN;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu mengesahkan Persetujuan dan Protokol-protokol tersebut dengan Peraturan Presiden;

- Mengingat :
1. Pasal 4 ayat (1) dan Pasal 11 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945;
  2. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2000 tentang Perjanjian Internasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 185, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4012);
  3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
  4. Keputusan Presiden Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pengesahan Persetujuan Kerangka Kerja ASEAN untuk Integrasi Sektor-sektor Prioritas (*ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors*) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 93);

MEMUTUSKAN:

- Menetapkan : PERATURAN PRESIDEN TENTANG PENGESAHAN ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON THE FULL LIBERALISATION OF AIR FREIGHT SERVICES (PERSETUJUAN MULTILATERAL ASEAN MENGENAI LIBERALISASI PENUH JASA ANGKUTAN UDARA

KARGO), *PROTOCOL 1 ON UNLIMITED THIRD, FOURTH, AND FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS AMONG DESIGNATED POINTS IN ASEAN* (PROTOKOL 1 TENTANG KEBEBASAN HAK ANGKUT KETIGA, KEEMPAT, DAN KELIMA YANG TIDAK TERBATAS DI ANTARA TITIK-TITIK YANG TELAH DITUNJUK DI ASEAN), DAN *PROTOCOL 2 ON UNLIMITED THIRD, FOURTH, AND FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS AMONG ALL POINTS WITH INTERNATIONAL AIRPORTS IN ASEAN* (PROTOKOL 2 TENTANG KEBEBASAN HAK ANGKUT KETIGA, KEEMPAT, DAN KELIMA YANG TIDAK TERBATAS DI ANTARA SEMUA TITIK DENGAN BANDAR UDARA INTERNASIONAL DI ASEAN).

#### Pasal 1

Mengesahkan *ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services* (Persetujuan Multilateral ASEAN Mengenai Liberalisasi Penuh Jasa Angkutan Udara Kargo), *Protocol 1 on Unlimited Third, Fourth, and Fifth Freedom Traffic Rights Among Designated Points in ASEAN* (Protokol 1 tentang Kebebasan Hak Angkut Ketiga, Keempat, dan Kelima yang Tidak Terbatas di Antara Titik-titik yang Telah Ditunjuk di ASEAN), dan *Protocol on Unlimited Third, Fourth, and Fifth Freedom Traffic Rights Among All Points with International Airports in ASEAN* (Protokol 2 tentang Kebebasan Hak Angkut Ketiga, Keempat, dan Kelima yang Tidak Terbatas di Antara Semua Titik dengan Bandar Udara Internasional di ASEAN) yang telah ditandatangani pada tanggal 20 Mei 2009 di Manila, Filipina, yang naskah aslinya dalam Bahasa Inggris dan terjemahannya dalam Bahasa Indonesia sebagaimana terlampir dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Presiden ini.

#### Pasal 2

Apabila terjadi perbedaan penafsiran antara naskah terjemahan Persetujuan dan Protokol dalam Bahasa Indonesia dengan naskah aslinya dalam Bahasa Inggris sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1, yang berlaku adalah naskah aslinya dalam Bahasa Inggris.

#### Pasal 3

Peraturan Presiden ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Presiden ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 19 Juni 2015  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

JOKO WIDODO

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 19 Juni 2015  
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,

YASONNA H. LAOLY



## **ASEAN MULTILATERAL AGREEMENT ON THE FULL LIBERALISATION OF AIR FREIGHT SERVICES**

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

**RECALLING** the Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II) issued in Bali, Indonesia on 7 October 2003, pursuant to which ASEAN is committed to deepen and broaden its internal economic integration and linkages with the world economy to realise an ASEAN Economic Community;

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

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

**RECALLING** also the decision of the Tenth (10<sup>th</sup>) ATM Meeting in Phnom Penh, Cambodia, on 23 November 2004 to adopt the Roadmap for Integration of Air Travel Sector and the Action Plan for ASEAN Air Transport Integration and Liberalisation 2005-2015, which provides strategic actions to further liberalise air services in ASEAN and promotes an enabling environment for a single and unified aviation market in ASEAN;

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

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

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

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

**DESIRING** to remove restrictions, on a gradual basis, so as to achieve greater flexibility and capacity in the operation of air freight services in ASEAN with a view to build a single unified aviation market of ASEAN by 2015;

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

**DESIRING** to conclude a Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services

**HAVE AGREED AS FOLLOWS:**

**ARTICLE 1  
DEFINITIONS**

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

1. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: (i) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by all the Contracting Parties to this Agreement, and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are, at any given time, effective for all the Contracting Parties to this Agreement;
2. The term "aeronautical authority" means the Minister responsible for Civil Aviation, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions;
3. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;
4. The term "territory" means the land territory, internal waters, territorial sea, archipelagic waters, the seabed and the sub-soil thereof and the airspace above them;
5. The terms "air service", "international air service", and "airline", have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

6. The term "international air freight services" means all cargo air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one ASEAN Member State ;

7. The term "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

8. The term "agreed services" means scheduled air freight services performed for the carriage of cargo and/or mail for remuneration or hire on the specified routes;

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

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

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

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

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

## **ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS**

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

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

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

### **ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION OF AIRLINES**

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

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

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

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

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

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

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

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

**ARTICLE 4**  
**WITHHOLDING, REVOCATION, SUSPENSION AND**  
**LIMITATION OF AUTHORISATION**

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

- a) the airline has failed to prove that it is qualified under Article 3 paragraphs 2 (a) (i) or (ii) or (iii) as applicable; or
- b) the airline has failed to comply with laws, regulations, and rules referred to in Article 15 (Application of Laws and Regulations) of this Agreement; or
- c) the other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 5 (Safety) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraphs 1(b) or 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultations with the Contracting Party designating the airline, in accordance with the provisions set forth in Article 17 (Consultations and Amendment).

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

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

## **ARTICLE 5 SAFETY**

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

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

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

## **ARTICLE 6 AVIATION SECURITY**

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

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

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

airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

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

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

authority of the Contracting Party of that airline for acceptance.

## **ARTICLE 7 TARIFFS**

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

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

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

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

## **ARTICLE 8 OPERATION OF LEASED AIRCRAFT**

1. When a designated airline proposes to use an aircraft other than one owned by it on the international air freight

services provided in this Agreement, this would only be done subject to the following conditions:

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

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

## **ARTICLE 9 COMMERCIAL ACTIVITIES**

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

- a) in relation to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Parties managerial and other specialist staff, office equipment and other related equipment and promotional materials required for the operation of international air freight services;

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

2. In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, the designated airline(s) may, subject to national laws and regulations, enter into cooperative marketing arrangements which may include but are not limited to code-sharing, block-space with:

- a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- b) an airline or airlines of the other Contracting Parties; and
- c) a surface transportation provider of any Contracting Parties

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

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

#### **ARTICLE 10 CHANGE OF GAUGE**

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the

territory of another Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

- a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be; and
- b) in the case of a change of aircraft in the territory of another Contracting Party and where more than one aircraft is allowed to operate beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the third and fourth freedom sector, provided that the total authorised capacity of all the outbound aircraft, when combined together, shall not be more than the total capacity of the aircraft arriving at the point of change of gauge.

2. For the purpose of change of gauge operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to national laws, rules and regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

## **ARTICLE 11 USER CHARGES**

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

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities

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

## **ARTICLE 12 CUSTOMS DUTIES**

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

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

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

- c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of another Contracting Party and intended for use in operating the agreed services

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

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

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

### **ARTICLE 13 FAIR COMPETITION**

Each Contracting Party agrees:

- a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air freight services governed by this Agreement, and

b) to take action to eliminate all forms of discrimination and/or anti-competitive practices by that Contracting Party and/or its designated airlines that it deems to adversely affect the competitive position of a designated airline of any other Contracting Party.

#### **ARTICLE 14 SAFEGUARDS**

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

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

2. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of another Contracting

Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, or any discrimination by means of undue state aid and/or subsidy by that other Contracting Party, they may request consultations in accordance with Article 17 (Consultations and Amendment) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultations shall begin within fifteen (15) days of the receipt of such request.

3. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, any Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 18 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

4. The grant of state aid and/or subsidy shall be transparent among the Contracting Parties, and shall not distort competition among the designated airlines of the Contracting Parties. The Contracting Parties concerned shall furnish other interested Contracting Parties, upon their requests, with complete information on such grant and any revision to or extension of such grant. Such information shall be treated with the utmost sensitivity and confidentiality.

## **ARTICLE 15 APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS**

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

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations)

shall be complied with by, or on behalf of, such crew or cargo of the airlines of any other Contracting Party.

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

#### **ARTICLE 16 STATISTICS**

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

#### **ARTICLE 17 CONSULTATIONS AND AMENDMENT**

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

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

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

#### **ARTICLE 18 SETTLEMENT OF DISPUTES**

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

#### **ARTICLE 19 RELATIONSHIP TO OTHER AGREEMENTS**

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

2. Nothing in this Agreement shall prejudice the rights or the exercise of these rights by any Contracting Party under

the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, in particular with regard to freedom of the high seas, rights of innocent passage, archipelagic sea lanes passage or transit passage of ships and aircraft, and consistent with the Charter of the United Nations.

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

#### **ARTICLE 20 FINAL PROVISIONS**

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

2. This Agreement is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with Depository who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

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

4. Subject to paragraph 3 of this Article, the Implementing Protocols of this Agreement shall enter into force upon

ratification or acceptance as set out in the "Final Provisions" of each of the respective Implementing Protocol(s). The provisions of this Agreement shall only apply in respect of the Implementing Protocol that has entered into force among the Contracting Parties that have ratified or accepted it.

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

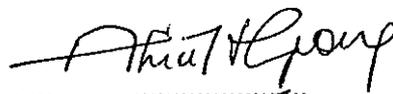
6. When this Agreement has entered into force for all the Contracting Parties, the 2002 ASEAN Memorandum of Understanding on Air Freight Services shall cease to have effect.

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

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

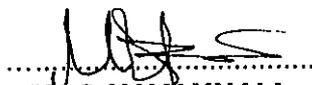
DONE at **Manila, Philippines**, this **20<sup>th</sup>** day of **May**, ..... in the Year **Two Thousand** and **Nine**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:



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

For the Kingdom of Cambodia:



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

For the Republic of Indonesia:



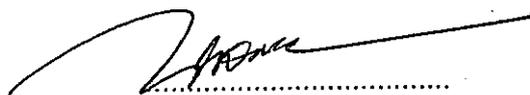
**JUSMAN SYAFII DJAMAL**  
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:



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

For Malaysia:



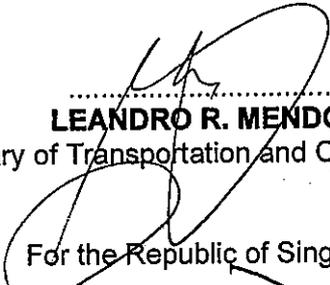
**DATO' SRI ONG TEE KEAT**  
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:



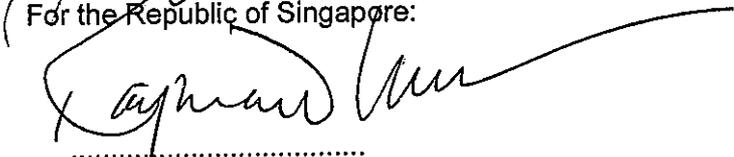
**MAJOR GENERAL THEIN SWE**  
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:



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

For the Republic of Singapore:



.....  
**RAYMOND LIM**  
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:



.....  
**SOPHON ZARAM**  
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:



.....  
**HO NGHIA DZUNG**  
Minister of Transport



**PROTOCOL 1  
ON UNLIMITED THIRD, FOURTH AND FIFTH FREEDOM  
TRAFFIC RIGHTS AMONG DESIGNATED POINTS  
IN ASEAN**

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

**RECALLING** the ASEAN Multilateral Agreement on Full Liberalisation of Air Freight Services signed on 20 May 2009 in Manila, Philippines (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

**DESIRING** to remove restrictions on air freight services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2008,

**HAVE AGREED AS FOLLOWS:**

### **Article 1 – Definitions**

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

### **Article 2 – Routing & Traffic Rights**

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate international air freight services among designated points with international airports with full third (3<sup>rd</sup>), fourth (4<sup>th</sup>) and fifth (5<sup>th</sup>) freedom traffic rights.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the right to take on board or put down, in the territory of any other Contracting Party cargo or mail carried for remuneration and destined for or coming from points in the territory of any non-Contracting Party or non-ASEAN Member States, shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

### **Article 3 – Capacity and Frequency**

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

### **Article 4 – Specification of Points**

1. The designated points of the Contracting Parties as mentioned in Article 2 are listed below:

Brunei Darussalam	:	Bandar Seri Begawan
Cambodia	:	Phnom Penh

Indonesia	:	Batam, Balikpapan, Biak, Makassar, Manado, Palembang, Pontianak
Lao PDR	:	Vientiane, Luang Phabang, Pakse
Malaysia	:	Kuala Lumpur
Myanmar	:	Yangon, Mandalay
Philippines	:	Clark, Subic, Cebu, Davao, Iloilo, Laoag
Singapore	:	Singapore
Thailand	:	Bangkok, Chiang Mai, Hat Yai, Khon Kaen, Phuket, U-Tapao, Ubon Ratchathani
Viet Nam	:	Ha Noi, Da Nang, Ho Chi Minh City, Chu Lai

2. The Contracting Parties may designate additional points on a voluntary basis. Such designation shall be transmitted in writing through diplomatic channels to the Depository and the Depository shall notify all the other Contracting Parties.

### **Article 5 - Operational Flexibility**

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

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

- c. serve intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
- d. omit stops at any point or points; and
- e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes,

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

### **Article 6 - Timetable Approval and Supplementary Flights**

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

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

### **Article 7 - Final Provisions**

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

2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be deposited with the Depository who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3<sup>rd</sup>) Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3<sup>rd</sup>) Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on the date of the deposit of such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.

4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 17 (Consultations and Amendment) of the Agreement.

**IN WITNESS WHEREOF**, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed Protocol 1 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among Designated Points in ASEAN.

**DONE** at **Manila, Philippines**, this 20<sup>th</sup> day of May.....  
in the Year **Two Thousand and** Nine....., in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:



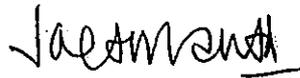
.....  
**PEHIN DATO ABU BAKAR APONG**  
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:



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

For the Republic of Indonesia:



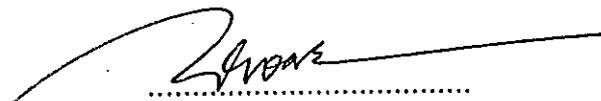
**JUSMAN SYAFII DJAMAL**  
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:



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

For Malaysia:



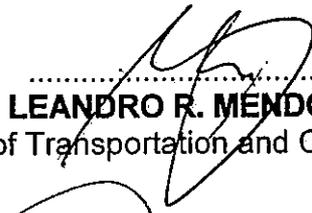
**DATO' SRI ONG TEE KEAT**  
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:



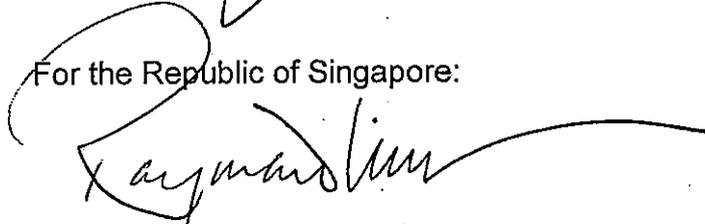
.....  
**MAJOR GENERAL THEIN SWE**  
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:



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

For the Republic of Singapore:



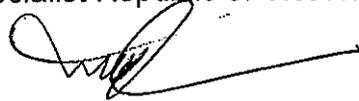
.....  
**RAYMOND LIM**  
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:



.....  
**SOPHON ZARAM**  
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:



.....  
**HO NGHIA DZUNG**  
Minister of Transport



**PROTOCOL 2  
ON UNLIMITED THIRD, FOURTH AND FIFTH FREEDOM  
TRAFFIC RIGHTS AMONG ALL POINTS WITH  
INTERNATIONAL AIRPORTS IN ASEAN**

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

**RECALLING** the ASEAN Multilateral Agreement on Full Liberalisation of Air Freight Services signed on 20 May 2009 in Manila, Philippines (hereinafter referred to as "the Agreement");

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

**DESIRING** to remove restrictions on air freight services with a view of achieving full liberalisation in ASEAN by 2008;

**HAVE AGREED AS FOLLOWS:**

**Article 1 – Definitions**

For the purposes of this Protocol, the term "fifth (5<sup>th</sup>) freedom traffic rights" means intermediate and beyond fifth (5<sup>th</sup>)

freedom traffic rights which are to be operated wholly within ASEAN.

### **Article 2 – Routing and Traffic Rights**

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall be allowed to operate international air freight services among all points with international airports with full third (3<sup>rd</sup>), fourth (4<sup>th</sup>) and fifth (5<sup>th</sup>) freedom traffic rights by 31 December 2008.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the right to take on board or put down, in the territory of any other Contracting Party cargo or mail carried for remuneration and destined for or coming from points in the territory of any non-Contracting Party or non-ASEAN Member States, shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

### **Article 3 – Capacity and Frequency**

There shall be no limitation on capacity, frequency and aircraft type with regard to air freight services operated under this Protocol.

### **Article 4 – Operational Flexibility**

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

- a. operate flights in either or both directions;
- b. combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. serve intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;

- d. omit stops at any point or points; and
- e. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes,

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

#### **Article 5 – Timetable Approval and Supplementary Flights**

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

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

#### **Article 6 – Final Provisions**

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

2. This Protocol is subject to ratification or acceptance by the Contracting Parties who have ratified the Agreement. The Instruments of Ratification or Acceptance shall be

deposited with the Depository who shall promptly inform each Contracting Party of such deposit.

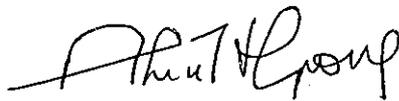
3. This Protocol shall enter into force on the date of the deposit of the third (3<sup>rd</sup>) Instrument of Ratification or Acceptance with the Secretary-General of ASEAN and shall become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. For each Contracting Party ratifying or accepting the Protocol after the deposit of the third (3<sup>rd</sup>) Instrument of Ratification or Acceptance, the Protocol shall enter into force on the date of deposit of such Contracting Party of its Instrument of Ratification or Acceptance.

4. Any amendment to the provisions of this Protocol shall be effected by consent of all the Contracting Parties, as provided for under Article 17 (Consultations and Amendment) of the Agreement.

**IN WITNESS WHEREOF**, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed Protocol 2 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among All Points with International Airports in ASEAN.

**DONE at Manila, Philippines**, this ~~20<sup>th</sup>~~ day of ~~.....~~ **May**.....  
in the Year **Two Thousand and ~~.....~~ Nine**, in a single original copy in the English language.

For Brunei Darussalam:



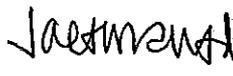
.....  
**PEHIN DATO ABU BAKAR APONG**  
Minister of Communications

For the Kingdom of Cambodia:



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

For the Republic of Indonesia:



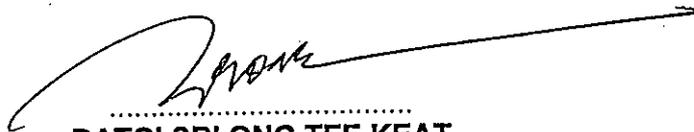
**JUSMAN SYAFII DJAMAL**  
Minister for Transportation

For the Lao People's Democratic Republic:



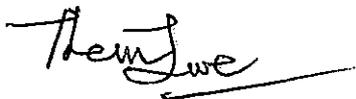
**SOMMAD PHOLSENA**  
Minister of Public Works and Transport

For Malaysia:



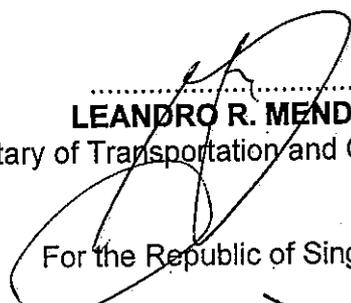
**DATO' SRI ONG TEE KEAT**  
Minister of Transport

For the Union of Myanmar:



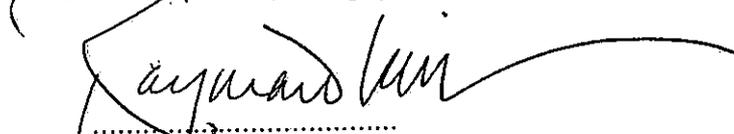
MAJOR GENERAL THEIN SWE  
Minister for Transport

For the Republic of the Philippines:



LEANDRO R. MENDOZA  
Secretary of Transportation and Communications

For the Republic of Singapore:



RAYMOND LIM  
Minister for Transport

For the Kingdom of Thailand:



SOPHON ZARAM  
Minister of Transport

For the Socialist Republic of Viet Nam:



HO NGHIA DZUNG  
Minister of Transport

PERSETUJUAN MULTILATERAL ASEAN  
MENGENAI LIBERALISASI PENUH JASA ANGKUTAN UDARA KARGO

Pemerintah-pemerintah dari Brunei Darussalam, Kerajaan Kamboja, Republik Indonesia, Republik Demokratik Rakyat Laos (selanjutnya disebut Laos), Malaysia, Uni Myanmar, Republik Filipina, Republik Singapura, Kerajaan Thailand, dan Republik Sosialis Vietnam, Negara-negara Anggota Asosiasi Bangsa-Bangsa Asia Tenggara (ASEAN) (selanjutnya secara bersama-sama disebut “Para Pihak” atau secara sendiri-sendiri disebut “Pihak”)

MENGINGAT Deklarasi ASEAN Concord II (Bali Concord II) yang ditandatangani di Bali, Indonesia pada tanggal 7 Oktober 2003, sesuai dengan komitmen ASEAN untuk memperdalam dan memperluas integrasi dan hubungan ekonomi internalnya dengan ekonomi dunia untuk mewujudkan Masyarakat Ekonomi ASEAN;

MENEGASKAN agenda kebijakan untuk pelaksanaan progresif liberalisasi penuh dan integrasi jasa angkutan udara di ASEAN sebagaimana yang tercantum dalam Rencana Aksi Integrasi dan Liberalisasi Angkutan Udara ASEAN yang disahkan pada Pertemuan ke-10 Para Menteri Transportasi ASEAN yang diselenggarakan pada tanggal 23 November 2004 di Phnom Penh, Kamboja;

MENGINGAT Program Aksi Vientiane yang disahkan pada Konferensi Tingkat Tinggi Kesepuluh (ke-10) ASEAN yang diselenggarakan tanggal 29 November 2004 di Vientiane, Laos, yang meminta percepatan pengaturan ruang udara tanpa batasan hak angkut udara (*open sky*) dan meningkatkan liberalisasi jasa angkutan udara, terutama jasa angkutan udara kargo;

MENGINGAT juga keputusan Pertemuan Kesepuluh (ke-10) Para Menteri Transportasi ASEAN di Phnom Penh, Kamboja, pada tanggal 23 November 2004 untuk mengesahkan Peta Jalan Integrasi Sektor Angkutan Udara dan Rencana Aksi untuk Integrasi dan Liberalisasi Angkutan Udara ASEAN 2005 – 2015, yang menyediakan aksi strategis untuk meliberalisasikan lebih lanjut jasa angkutan udara di ASEAN dan meningkatkan suatu lingkungan yang memungkinkan bagi satu pasar penerbangan tunggal dan terpadu di ASEAN;

BERKOMITMEN untuk memelihara, mengembangkan dan memperkuat hubungan dan kerjasama lebih lanjut yang bersahabat antara dan antar negara-negaranya;

MENGAKUI bahwa jasa angkutan udara internasional yang efisien dan bersaing adalah penting untuk mengembangkan perdagangan, menguntungkan konsumen, dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi;

BERKEINGINAN untuk menjamin tingkat tertinggi keselamatan dan keamanan dalam angkutan udara internasional dan menegaskan kembali kepedulian mereka terhadap tindakan-tindakan atau ancaman-ancaman keamanan pesawat udara, yang membahayakan keselamatan barang, berdampak negatif terhadap operasi transportasi udara, dan mengurangi kepercayaan masyarakat terhadap keselamatan penerbangan sipil;

BERKEINGINAN untuk memfasilitasi dan meningkatkan jasa angkutan udara kargo serta jasa-jasa terkait, untuk melengkapi fasilitas transportasi lain dan upaya-upaya liberalisasi di ASEAN;

BERKEINGINAN untuk menghilangkan hambatan-hambatan, secara bertahap, untuk mencapai fleksibilitas dan kapasitas yang lebih besar dalam pelaksanaan jasa angkutan udara kargo di ASEAN dengan pandangan untuk membangun satu pasar tunggal penerbangan yang terpadu ASEAN pada tahun 2015;

SEBAGAI para Pihak pada Konvensi Penerbangan Sipil Internasional, yang terbuka bagi penandatanganan di Chicago tanggal 7 Desember 1944, dan berkeinginan untuk mematuhi dasar-dasar dan ketentuan-ketentuan yang tertera pada Konvensi tersebut; dan

BERKEINGINAN untuk menyelesaikan suatu Persetujuan Multilateral tentang Liberalisasi Penuh Jasa Angkutan Udara Kargo

TELAH MENYEPAKATI HAL-HAL SEBAGAI BERIKUT :

PASAL 1  
DEFINISI

Untuk maksud Persetujuan ini, kecuali ditentukan lain dalam konteks :

1. Istilah "Konvensi" berarti Konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang terbuka untuk penandatanganan di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944, dan meliputi : (i) segala perubahan yang telah mulai berlaku berdasarkan Pasal 94(a) Konvensi tersebut dan telah diratifikasi oleh semua Pihak pada Persetujuan ini, dan (ii) setiap Lampiran atau setiap perubahannya yang disahkan berdasarkan Pasal 90 Konvensi tersebut, selama Lampiran-lampiran atau perubahan-perubahan tersebut, setiap waktu secara efektif kepada Para Pihak pada Persetujuan ini;
2. Istilah "otoritas penerbangan" berarti Menteri yang bertanggung jawab pada Penerbangan Sipil, atau setiap orang atau badan yang berwenang untuk melaksanakan fungsi-fungsi yang saat ini dapat dilaksanakan olehnya atau fungsi serupa;
3. Istilah "perusahaan angkutan udara yang ditunjuk" berarti suatu perusahaan angkutan udara yang telah ditunjuk dan diberi wewenang sesuai Pasal 3 (Penunjukan dan Otorisasi Perusahaan Angkutan Udara) Persetujuan ini;
4. Istilah "wilayah" berarti wilayah daratan, perairan internal, laut perbatasan, perairan kepulauan, dasar laut dan tanah di bawahnya serta angkasa di atasnya;
5. Istilah "jasa angkutan udara", "jasa angkutan udara internasional", dan "perusahaan angkutan udara", mempunyai arti sesuai dengan ketentuan yang ada pada pasal 96 Konvensi dimaksud;
6. Istilah "jasa angkutan udara kargo internasional" berarti semua transportasi udara kargo yang melewati angkasa di atas wilayah lebih dari satu Negara Anggota ASEAN;

7. Istilah "tarif" berarti segala harga, tingkat tarif, atau pungutan untuk pengangkutan kargo (tidak termasuk surat) dalam transportasi udara yang dipungut perusahaan angkutan udara, termasuk agen-agensinya, serta persyaratan yang membentuk adanya harga, tingkat tarif, atau pungutan tersebut.
8. Istilah "jasa yang disepakati" berarti jasa angkutan udara kargo berjadwal yang dilakukan untuk pengangkutan kargo dan/atau surat, untuk pembayaran atau penyewaan pada rute tertentu;
9. Istilah "berhenti untuk tujuan non-traffic" berarti suatu pendaratan untuk tujuan selain menaikkan atau menurunkan kargo dan/atau surat pada jasa angkutan udara kargo internasional;
10. Istilah "biaya pengguna bandar udara" berarti suatu biaya yang dikenakan terhadap perusahaan angkutan udara oleh otoritas yang berwenang, atau diizinkan oleh otoritas untuk dikenakan, untuk penyediaan peralatan atau fasilitas bandar udara atau fasilitas navigasi udara, termasuk jasa dan fasilitas terkait untuk pesawat udara, awak, dan kargonya;
11. Istilah "Persetujuan" berarti Persetujuan ini, dan Protokol Pelaksananya serta setiap perubahannya;
12. Istilah "Lembaga Penyimpan" berarti Sekretaris Jenderal ASEAN; dan
13. Semua referensi bentuk tunggal wajib meliputi bentuk jamak, dan semua referensi bentuk jamak wajib meliputi bentuk tunggal.

## PASAL 2

### PEMBERIAN HAK

1. Setiap Pihak memberikan kepada Para Pihak lainnya hak-hak sebagai berikut untuk pelaksanaan jasa angkutan udara kargo internasional oleh perusahaan angkutan udara yang ditunjuk oleh Para Pihak lainnya :

- a) hak untuk melintasi wilayahnya tanpa pendaratan;
  - b) hak untuk mendarat di wilayahnya untuk maksud non-traffic; dan
  - c) hak-hak lainnya yang tercantum dalam Persetujuan ini, termasuk hak-hak yang terdapat dalam Protokol Pelaksana 1 dan 2 dari Persetujuan ini.
2. Tidak ada satu pun dalam Persetujuan ini yang dapat dianggap memberikan suatu perusahaan angkutan udara atau perusahaan-perusahaan angkutan udara dari satu Pihak, hak untuk menaikkan, dalam wilayah Pihak lain, kargo atau surat yang dibawa dengan mengenakan pembayaran dan ditujukan ke titik lain dalam wilayah Pihak lain tersebut.

### PASAL 3

#### PENUNJUKAN DAN OTORISASI PERUSAHAAN ANGKUTAN UDARA

1. Setiap Pihak wajib mempunyai hak untuk menunjuk perusahaan angkutan udara sebanyak-banyaknya untuk maksud melakukan jasa angkutan udara kargo internasional sesuai Persetujuan ini dan untuk menarik atau mengalihkan penunjukan itu. Penunjukan tersebut wajib dikirimkan secara tertulis melalui jalur diplomatik kepada Lembaga Penyimpan yang selanjutnya wajib memberitahukan kepada semua Pihak.
2. Setelah penerimaan penunjukan tersebut, dan permohonan dari perusahaan angkutan udara yang ditunjuk tersebut, dalam bentuk dan cara yang telah ditentukan untuk otorisasi pelaksanaan dan izin teknis, setiap Pihak wajib memberikan otorisasi yang diperlukan dan izin teknik dengan prosedur keterlambatan minimal, dengan syarat :
  - a) (i) kepemilikan substansial dan pengawasan efektif perusahaan angkutan udara tersebut dimiliki di Pihak

yang menunjuk perusahaan angkutan udara tersebut, merupakan warga Negara Pihak tersebut, atau keduanya; atau

- (ii) tunduk pada penerimaan oleh suatu Pihak yang menerima permohonan dimaksud, perusahaan angkutan udara yang ditunjuk didirikan dan mempunyai kantor pusat usaha di wilayah Pihak yang menunjuk perusahaan angkutan udara tersebut, yang kepemilikan substansial dan diawasi secara efektif oleh satu atau lebih Negara Anggota ASEAN dan/atau warga negaranya, dan Pihak yang menunjuk perusahaan angkutan udara mempunyai dan menjaga pengawasan pengaturan yang efektif; atau
  - (iii) tunduk pada penerimaan oleh suatu Pihak yang menerima permohonan tersebut, perusahaan angkutan udara yang ditunjuk didirikan dan mempunyai kantor pusat usaha di wilayah Pihak yang menunjuk perusahaan angkutan udara tersebut, dan Pihak yang menunjuk perusahaan angkutan udara mempunyai dan menjaga pengawasan pengaturan yang efektif, dengan ketentuan bahwa pengaturan-pengaturan tersebut tidak akan setara dengan mengizinkan perusahaan angkutan udara atau anak perusahaan mengakses hak angkut selain yang telah diberikan kepada perusahaan angkutan udara tersebut; dan
- b) perusahaan angkutan udara yang ditunjuk mampu memenuhi ketentuan-ketentuan lainnya sebagaimana diatur dalam hukum, peraturan dan aturan yang biasanya diterapkan dalam pelaksanaan jasa angkutan udara kargo internasional dari Pihak yang mempertimbangkan permohonan-permohonan tersebut; dan
- c) Pihak yang menunjuk perusahaan angkutan udara tersebut sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Pasal 5 (Keselamatan) dan Pasal 6 (Keamanan Penerbangan) dari Persetujuan ini.

3. Para Pihak yang memberikan otorisasi pelaksanaan sesuai ayat 2 Pasal ini wajib memberitahukannya kepada Lembaga Penyimpan yang selanjutnya akan memberitahukan kepada semua Pihak.

#### PASAL 4

#### PENOLAKAN, PEMBATALAN, PENANGGUHAN DAN PEMBATASAN OTORISASI

1. Setiap Pihak wajib memiliki hak untuk menolak, membatalkan, menangguhkan, memberlakukan ketentuan-ketentuan atau membatasi otorisasi pelaksanaan atau izin teknis sebagaimana dirujuk pada Pasal 3 (Penunjukan dan Otorisasi Perusahaan Angkutan Udara) dari Persetujuan ini berkenaan dengan perusahaan angkutan udara yang ditunjuk Pihak lainnya, untuk sementara atau secara permanen apabila :
  - a) perusahaan angkutan udara telah gagal membuktikan memenuhi kualifikasi Pasal 3 ayat 2 (a) (i) atau (ii) atau (iii); sebagaimana diberlakukan; atau
  - b) perusahaan angkutan udara telah gagal untuk mematuhi hukum, peraturan dan aturan sebagaimana dirujuk dalam Pasal 15 (Pemberlakuan Peraturan Perundang-undangan) dari Persetujuan ini; atau
  - c) Pihak lainnya tidak mempertahankan dan mengatur standar-standar sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 5 (Keselamatan) dari Persetujuan ini.
2. Kecuali tindakan segera diperlukan untuk mencegah ketidakpatuhan lebih lanjut atas ayat 1(b) atau 1(c) dari Pasal ini, hak yang diberikan oleh Pasal ini wajib dilaksanakan hanya setelah berkonsultasi dengan Pihak yang menunjuk perusahaan angkutan udara tersebut, sesuai ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam Pasal 17 (Konsultasi dan Perubahan).
3. Suatu Pihak yang telah melaksanakan haknya untuk menolak, membatalkan, menangguhkan, memberlakukan ketentuan-ketentuan atau membatasi otorisasi pelaksanaan atau izin teknis

suatu perusahaan angkutan udara sesuai dengan ayat 1 Pasal ini, wajib memberitahukan tindakannya tersebut kepada Lembaga Penyimpan dan Lembaga Penyimpan tersebut selanjutnya wajib memberitahukan kepada semua Pihak.

4. Pasal ini tidak membatasi hak setiap Pihak untuk menolak, membatalkan, menanggukhan, memberlakukan ketentuan-ketentuan atau membatasi otorisasi pelaksanaan atau izin teknis suatu perusahaan angkutan udara dari Para Pihak lainnya sesuai dengan ketentuan-ketentuan Pasal 6 (Keamanan Penerbangan).

## PASAL 5

### KESELAMATAN

1. Setiap Pihak wajib mengakui sebagai hal yang sah untuk maksud pelaksanaan jasa angkutan udara kargo sebagaimana diatur dalam Persetujuan ini, sertifikat kelaikan udara, sertifikat kompetensi, dan lisensi dari perusahaan angkutan udara yang ditunjuk diterbitkan atau divalidasi oleh Pihak yang menunjuk perusahaan angkutan udara tersebut, dan masih berlaku, dengan syarat bahwa syarat-syarat bagi sertifikat atau lisensi tersebut paling tidak setara dengan standar minimal yang telah diatur Konvensi. Setiap Pihak, berhak, bagaimanapun, menolak mengakui sebagai hal yang sah untuk maksud penerbangan di atas wilayahnya sendiri, sertifikat kompetensi dan lisensi yang diberikan atau divalidasi untuk warga negaranya oleh Pihak lainnya.
2. Setiap Pihak boleh meminta konsultasi berkenaan standar-standar keselamatan dan keamanan yang dipelihara oleh Pihak lainnya terkait fasilitas penerbangan, awak kabin, pesawat udara, dan pelaksanaan dari perusahaan angkutan udara yang ditunjuk Pihak lainnya. Apabila, sesudah konsultasi tersebut, Pihak Pertama menemukan bahwa Pihak lain tidak mempertahankan dan melakukan standar-standar dan persyaratan-persyaratan di bidang-bidang tersebut yang paling tidak setara dengan standar minimal yang dapat diberikan sesuai Konvensi, maka Pihak lainnya tersebut wajib diberitahukan mengenai penemuan tersebut dan langkah-langkah yang dipandang perlu untuk memenuhi standar-standar minimal dimaksud; dan Pihak lainnya tersebut wajib melakukan tindakan perbaikan yang sesuai. Setiap Pihak mempunyai hak untuk menolak, membatalkan, menanggukhan,

memberlakukan ketentuan-ketentuan atau membatasi otorisasi pelaksanaan atau izin teknis suatu perusahaan angkutan udara yang ditunjuk Pihak lainnya dalam hal Pihak lainnya tidak melakukan tindakan perbaikan yang sesuai dalam jangka waktu yang wajar.

## PASAL 6 KEAMANAN PENERBANGAN

1. Sesuai dengan hak dan kewajiban dalam hukum internasional, Para Pihak menegaskan kembali kewajiban mereka terhadap Pihak lain untuk melindungi keamanan penerbangan sipil dari tindakan melawan hukum sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari Persetujuan ini. Tanpa membatasi sifat umum dari hak dan kewajibannya berdasarkan hukum internasional, Para Pihak wajib dalam tindakan khususnya sesuai ketentuan Konvensi mengenai Penyerangan atau Tindakan-tindakan Tertentu Lainnya yang Dilakukan di dalam Pesawat Udara, yang ditandatangani di Tokyo pada tanggal 14 September 1963, Konvensi mengenai Penanganan Tindakan Melawan Hukum Penyitaan Tidak Sah terhadap Pesawat Udara, ditandatangani di Den Haag pada tanggal 16 Desember 1970, Konvensi mengenai Penanganan Tindakan Melawan Hukum terhadap Keselamatan Penerbangan Sipil, ditandatangani di Montreal pada tanggal 23 September 1971, serta Konvensi atau Protokol lainnya yang terkait dengan keamanan penerbangan sipil yang seluruh Pihak mengadopsinya.
2. Para Pihak, atas permintaan, wajib memberikan satu sama lain seluruh bantuan yang diperlukan untuk mencegah tindakan penyitaan tidak sah terhadap pesawat udara sipil dan tindakan tidak sah lainnya terhadap keselamatan pesawat udara tersebut, awak kabin, bandar udara dan fasilitas navigasi udara, dan mengatasi setiap ancaman terhadap keamanan penerbangan sipil.
3. Para Pihak, dalam hubungan saling menguntungkan, wajib bertindak sesuai dengan ketentuan-ketentuan keamanan penerbangan yang diatur oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dan ditetapkan sebagai Lampiran Konvensi tersebut; Para Pihak wajib meminta para operator pesawat udara dengan tanda pendaftaran Negara mereka, operator pesawat udara yang mempunyai tempat usaha utama atau berkedudukan permanen di wilayahnya, dan operator bandar udara di wilayahnya, bertindak sesuai ketentuan keamanan penerbangan tersebut.

4. Setiap Pihak wajib mematuhi ketentuan keamanan sebagaimana diminta Pihak lainnya untuk memasuki, berangkat dari, dan sementara berada di wilayah masing-masing dan mengambil langkah-langkah yang memadai untuk melindungi pesawat udara dan memeriksa awak kabin, dan barang-barang bawaan mereka, serta kargo dan barang di pesawat udara, sebelum dan selama pemuatan atau pembongkaran. Setiap Pihak juga wajib memberikan pertimbangan yang positif atas setiap permintaan dari Pihak lainnya untuk melakukan langkah-langkah khusus untuk mengatasi ancaman khusus.
5. Apabila suatu kejadian atau ancaman terhadap suatu kejadian tindakan tidak sah penyitaan pesawat udara sipil atau tindakan tidak sah lain yang mengancam keselamatan awak kabin, pesawat udara, bandar udara atau fasilitas navigasi udara terjadi, Para Pihak wajib membantu satu sama lain dengan memfasilitasi komunikasi dan langkah-langkah lain yang sesuai yang dimaksudkan untuk menghentikan peristiwa atau ancaman itu secara cepat dan aman.
6. Apabila satu Pihak mempunyai alasan yang wajar untuk meyakini bahwa Pihak lainnya telah keluar dari ketentuan keamanan penerbangan dari Pasal ini, otoritas penerbangan dari Pihak tersebut dapat meminta dengan segera konsultasi dengan otoritas penerbangan Pihak lainnya. Kegagalan untuk mencapai suatu kesepakatan yang memuaskan dalam waktu limabelas (15) hari sejak tanggal diterimanya permintaan tersebut, wajib menjadi dasar untuk menolak, membatalkan, menanggukuhkan, memberlakukan ketentuan-ketentuan atau membatasi otorisasi pelaksanaan atau izin teknis suatu perusahaan angkutan udara dari Pihak itu. Apabila diminta karena keadaan darurat, satu Pihak dapat mengambil tindakan sementara sebelum berakhirnya lima belas (15) hari tersebut.
7. Setiap Pihak wajib meminta pesawat udara Pihak lainnya untuk memberikan jasa kepada Pihak tersebut, untuk menyampaikan suatu program keamanan operator secara tertulis yang telah disetujui oleh otoritas penerbangan Pihak dari perusahaan angkutan udara itu, untuk diterima.

## PASAL 7

## TARIF

1. Tarif yang akan diberlakukan oleh perusahaan angkutan udara yang ditunjuk satu Pihak untuk jasa angkutan udara sebagaimana tercakup dalam Persetujuan ini, wajib diberikan dengan batas yang wajar, sesuai dengan yang dibayar untuk seluruh faktor yang relevan, termasuk kepentingan para pengguna, biaya operasional, karakteristik pelayanan, keuntungan wajar, tarif perusahaan angkutan udara lainnya, dan pertimbangan komersial lainnya di pasar.
2. Tarif yang dikenakan oleh perusahaan angkutan udara wajib tidak dipersyaratkan untuk dilaporkan, atau disetujui oleh salah satu Pihak. Meskipun demikian, dalam hal hukum nasional suatu Pihak meminta persetujuan sebelumnya atas suatu tarif, pemberlakuan tariff tersebut wajib diberlakukan sesuai ketentuan nasional tersebut. Dalam hal ini, prinsip timbal balik dapat diterapkan oleh Para Pihak yang terlibat atas kebijakannya.
3. Para Pihak sepakat untuk memberikan perhatian khusus mengenai tarif yang dapat diajukan keberatannya karena terjadi diskriminasi secara tidak wajar, sangat tinggi atau membatasi karena penyalahgunaan suatu posisi dominan, atau tampak direndahkan karena subsidi atau dukungan Pemerintah secara langsung atau tidak langsung atau praktik-praktik anti persaingan lainnya.
4. Para Pihak wajib memastikan bahwa perusahaan angkutan udara yang ditunjuk memberikan kepada masyarakat umum informasi sepenuhnya dan menyeluruh mengenai tarif dan harga angkutan udaranya serta ketentuan-ketentuan sebagaimana terlampir dalam iklan kepada masyarakat terkait tarif angkutan udara.

## PASAL 8

## PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA SEWA

1. Apabila suatu perusahaan angkutan udara yang ditunjuk mengajukan permohonan untuk menggunakan suatu pesawat udara selain yang dimilikinya pada jasa angkutan udara kargo

internasional yang ditentukan Persetujuan ini, hanya dapat dilakukan dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- a) bahwa pengaturan-pengaturan dimaksud tidak akan setara dengan mengizinkan suatu perusahaan angkutan udara yang menyewakan, untuk mengakses hak angkut selain yang diberikan bagi perusahaan angkutan udara penyewa;
  - b) bahwa keuntungan finansial yang akan diperoleh oleh perusahaan angkutan udara pihak yang menyewakan tidak akan menjadi tanggungan atas keuntungan atau kerugian pengoperasian perusahaan angkutan udara yang ditunjuk tersebut, dan
  - c) bahwa tanggung jawab terhadap kelangsungan kelaikan udara dan kecukupan standar pengoperasian dan perawatan dari pesawat udara yang disewa yang dioperasikan oleh sebuah perusahaan angkutan udara yang ditunjuk oleh satu Pihak akan diberikan sesuai dengan Konvensi.
2. Suatu perusahaan angkutan udara yang ditunjuk sebaliknya tidak dilarang untuk memberikan pelayanan angkutan udara dengan menggunakan pesawat udara yang disewakan dengan ketentuan bahwa segala pengaturan sewa menyewa memenuhi ketentuan ayat 1 Pasal ini.

## PASAL 9

### KEGIATAN KOMERSIAL

1. Sesuai dengan peraturan perundang-undangan Pihak lainnya, perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dari suatu Pihak wajib mempunyai hak
  - a) berhubungan dengan masuk, tinggal dan mempekerjakan, membawa ke dalam dan mempertahankan dalam wilayah Pihak lainnya, staf administrasi dan staf khusus lainnya, perlengkapan kantor dan perlengkapan lainnya yang terkait dan bahan-bahan promosi yang diperlukan untuk pelaksanaan jasa angkutan udara kargo internasional;

- b) mendirikan kantor di wilayah Pihak lainnya dengan maksud penyediaan, promosi dan penjualan jasa angkutan udara;
  - c) terlibat penjualan jasa angkutan udara dalam wilayah Pihak lain secara langsung, dan dalam kebijakannya, melalui agennya; menjual jasa angkutan udara dimaksud, dan setiap Pihak wajib bebas untuk membeli jasa tersebut dalam mata uang lokal di wilayah itu atau, tunduk pada peraturan dan perundang-undangan nasional, dalam mata uang lain yang mudah dipertukarkan secara bebas di negara-negara lainnya.
  - d) untuk menukar dan mengirimkan ke wilayah perusahaannya, atas permintaan, pendapatan lokal yang melebihi jumlah total yang dicairkan secara lokal. Penukaran dan pengiriman wajib diizinkan dengan segera tanpa pembatasan atau pemajakan berkenaan dengan nilai tukar yang berlaku untuk transaksi dan pengiriman terkini pada tanggal perusahaan angkutan udara melakukan permohonan awal untuk pengiriman. Penukaran dan pengiriman tersebut wajib dilakukan sesuai dengan peraturan pertukaran mata uang asing di Pihak yang bersangkutan; dan
  - e) untuk membayar pengeluaran lokal, termasuk pembelian bahan bakar, di wilayah Pihak lainnya dalam mata uang setempat. Dalam kebijakannya, perusahaan angkutan udara dari setiap Pihak dapat membayar untuk pengeluaran tersebut di wilayah Pihak lainnya dalam mata uang yang dapat dipertukarkan secara bebas sesuai aturan mata uang setempat.
2. Dalam mengoperasikan atau menyelenggarakan jasa yang resmi pada rute yang telah disepakati, perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dimaksud dapat, tunduk pada hukum dan aturan perundang-undangan nasional, membuat pengaturan pemasaran yang kooperatif yang dapat meliputi tetapi tidak terbatas pada code-sharing, block-space dengan:
- a) perusahaan angkutan udara dari Pihak yang sama; dan
  - b) perusahaan angkutan udara dari Para Pihak lainnya; dan

c) penyedia transportasi darat dari setiap Pihak

dengan syarat bahwa semua peserta dalam pengaturan dimaksud mempunyai kewenangan dan memenuhi persyaratan-persyaratan yang diberlakukan untuk pengaturan dimaksud.

3. Tunduk pada hukum, aturan, dan peraturan nasional dari setiap Pihak, setiap perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dan penyedia tidak langsung dari jasa transportasi kargo dari setiap Pihak wajib diizinkan tanpa pembatasan untuk menggunakan terkait dengan jasa angkutan udara kargo internasional, dari setiap transportasi dari darat untuk kargo ke atau dari segala titik di dalam atau di luar wilayah para Pihak, termasuk transport ke dan dari semua bandar udara dengan fasilitas kepabeanan, dan termasuk, apabila berlaku hak untuk mengangkut kargo yang disimpan di gudang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kargo tersebut, bilamana dipindah melalui darat atau melalui udara wajib mempunyai akses terhadap pemeriksaan dan fasilitas kepabeanan bandar udara. Tunduk pada hukum, aturan, dan peraturan nasional dari setiap Pihak, setiap perusahaan-perusahaan angkutan udara yang ditunjuk boleh memilih untuk menyelenggarakan transportasi darat sendiri atau meyediakannya melalui pengaturan-pengaturannya melalui pengangkut darat lainnya, termasuk pengangkutan darat yang dioperasikan oleh perusahaan angkutan udara lain dan penyedia transportasi kargo secara tidak langsung. Jasa kargo intermodal tersebut dapat ditawarkan dalam satu kesatuan, termasuk gabungan harga untuk transportasi udara dan darat, dengan syarat pihak pengirim tidak diartikan sebagai keadaan yang terkait dengan transportasi dimaksud.

## PASAL 10

### PERUBAHAN UKURAN

1. Setiap perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dapat dalam beberapa atau semua penerbangan pada pelayanan yang disepakati dan atas pilihannya sendiri, mengganti pesawat udara di wilayah dari Pihak lainnya atau di setiap titik sepanjang rute yang telah ditentukan, dengan ketentuan bahwa :

- a) pesawat udara yang digunakan di luar titik perubahan wajib dijadwalkan sesuai dengan pesawat udara yang masuk atau keluar, apabila dimungkinkan; dan
  - b) dalam hal suatu penggantian pesawat udara di wilayah Pihak lainnya dan apabila lebih dari satu pesawat udara diizinkan untuk beroperasi di luar titik perubahan tersebut, tidak lebih dari satu pesawat udara yang dimungkinkan dengan ukuran setara dan tidak ada yang mungkin lebih besar dari pesawat udara yang digunakan tersebut, pada sektor dengan kebebasan hak angkut ketiga dan keempat, dengan syarat bahwa total kapasitas yang diizinkan dari pesawat udara yang keluar, apabila digabungkan bersama, wajib tidak lebih daripada keseluruhan kapasitas pesawat udara yang tiba di titik perubahan ukuran dimaksud.
2. Untuk maksud perubahan ukuran operasional tersebut, suatu perusahaan angkutan udara yang ditunjuk menggunakan peralatan sendiri dan tunduk pada hukum, aturan, dan peraturan nasional, peralatan sewa, dan dapat mengoperasikan berdasarkan pengaturan komersial dengan perusahaan angkutan udara lain.
  3. Suatu perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dapat menggunakan nomor-nomor penerbangan yang berbeda atau identik untuk sektor – sektor perubahan operasional pesawat udaranya.

## PASAL 11

### BIAYA PENGGUNA BANDAR UDARA

1. Tidak ada satu Pihak pun dapat mengenakan atau mengizinkan untuk dikenakan pada suatu perusahaan angkutan udara kargo yang ditunjuk pihak lainnya, biaya pengguna bandar udara yang lebih tinggi daripada yang dikenakan pada perusahaan angkutan udaranya sendiri yang sedang mengoperasikan jasa angkutan udara kargo internasional yang sejenis.
2. Setiap Pihak wajib mendorong konsultasi mengenai biaya pengguna bandar udara antara otoritas-otoritas yang berkompeten untuk

mengenakan biaya dimaksud dan perusahaan angkutan udara yang menggunakan jasa dan fasilitas yang diberikan oleh otoritas-otoritas yang mengenakan tersebut, apabila dapat dipraktikkan melalui organisasi-organisasi perwakilan perusahaan angkutan udara tersebut. Pemberitahuan yang wajar mengenai setiap usulan perubahan biaya pengguna bandar udara seharusnya diberikan bagi pengguna tersebut untuk memungkinkan mereka menyatakan pandangan-pandangannya sebelum perubahan-perubahan dilakukan. Setiap Pihak wajib mendorong lebih lanjut otoritas yang berwenang mengenakan biaya pengguna bandar udara dan pengguna untuk melakukan pertukaran informasi yang diperlukan terkait biaya pengguna bandar udara.

## PASAL 12

### BEA KEPABEANAN

1. Setiap Pihak, berdasarkan prinsip timbal balik, wajib membebaskan suatu perusahaan angkutan udara kargo yang ditunjuk oleh Pihak lain untuk memperluas sebesar mungkin berdasarkan hukum nasional, aturan dan peraturan terhadap bea kepabeanan, cukai, penghapusan pajak, biaya pemeriksaan dan bea-bea dan pungutan-pungutan nasional lainnya untuk pesawat udara, bahan bakar, perlengkapan di darat, minyak pelumas, pasokan teknis yang dapat dikonsumsi, suku cadang termasuk mesin-mesin, perlengkapan pesawat udara rutin, barang di pesawat udara, dan barang-barang lainnya seperti cetakan surat muatan udara, setiap bahan cetakan yang membubuhkan logo perusahaan yang dicetak di atasnya dan bahan-bahan publikasi seperti biasanya yang disebarikan secara gratis dari perusahaan angkutan udara yang ditunjuk tersebut, yang dimaksudkan untuk penggunaan atau digunakan semata-mata untuk pengoperasian atau pelayanan pesawat udara dari perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dari Pihak lainnya yang mengoperasikan layanan-layanan yang disepakati tersebut.
2. Pembebasan sebagaimana diberikan pada Pasal ini wajib berlaku untuk benda-benda sebagaimana dirujuk pada ayat 1 :
  - a) memperkenankan dibawa dalam wilayah Pihak tersebut oleh atau atas nama perusahaan angkutan udara yang ditunjuk oleh Pihak lainnya;

- b) menetapkan tetap berada dalam pesawat udara dari perusahaan angkutan udara yang ditunjuk oleh satu Pihak sejak kedatangan di atau meninggalkan wilayah Pihak lainnya; atau
- c)
- d) memuat ke dalam pesawat udara dari perusahaan angkutan udara yang ditunjuk oleh salah satu Pihak di wilayah Pihak lainnya dan dimaksudkan untuk pengoperasian pelayanan yang disepakati;

baik digunakan atau tidak atau dikonsumsi secara keseluruhan di wilayah Pihak yang memberikan pembebasan tersebut, diatur dengan syarat bahwa kepemilikan benda-benda tersebut tidak dialihkan ke wilayah Pihak tersebut.

3. Perlengkapan pesawat udara yang digunakan secara rutin, serta bahan-bahan dan persediaan-persediaan yang biasa ditempatkan dalam pesawat udara dari perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dari setiap Pihak, hanya dapat dibongkar di wilayah Pihak lainnya dengan persetujuan otoritas kepabeanan di wilayah tersebut. Dalam hal ini, barang-barang tersebut dapat ditempatkan dalam pengawasan otoritas tersebut hingga mereka diekspor kembali atau sebaliknya dimusnahkan sesuai peraturan kepabeanan.
4. Pembebasan sebagaimana diatur dalam Pasal ini wajib juga berlaku apabila perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dari salah satu Pihak telah melakukan kontrak dengan perusahaan angkutan udara yang sejenis, menikmati pembebasan tersebut dari Pihak lainnya untuk pinjaman atau transfer di wilayah Pihak lainnya atas barang-barang sebagaimana diuraikan pada ayat 1 Pasal ini.

### PASAL 13

### PERSAINGAN ADIL

Setiap Pihak sepakat :

- a) bahwa setiap perusahaan angkutan udara yang ditunjuk masing-masing Pihak wajib mempunyai peluang yang adil dan setara untuk bersaing dalam memberikan jasa angkutan udara kargo internasional yang diatur Persetujuan ini, dan
- b) mengambil tindakan untuk menghapuskan segala bentuk diskriminasi dan/atau praktik anti persaingan oleh Pihak dan/atau perusahaan angkutan udara yang ditunjuknya yang dianggap berdampak negatif terhadap posisi bersaing dari suatu perusahaan angkutan udara yang ditunjuk oleh Pihak lainnya.

#### PASAL 14

#### PENGAMAN

1. Para Pihak sepakat bahwa praktik-praktik perusahaan angkutan udara berikut dapat dianggap sebagai praktik anti-persaingan yang dapat memungkinkan dilakukannya pemeriksaan lebih mendalam :
  - a) memungut harga dan tarif pada rute, di tingkat yang, secara keseluruhan, tidak cukup untuk menutupi biaya penyediaan jasa angkutan udara kargo internasional yang terkait;
  - b) penambahan kapasitas atau frekuensi yang berlebih dari jasa angkutan udara kargo internasional;
  - c) praktik-praktik yang dicurigai terus berlanjut dan tidak bersifat sementara;
  - d) praktik-praktik yang dipermasalahkan mempunyai dampak ekonomi negatif yang serius atau menyebabkan kerusakan mendasar terhadap perusahaan angkutan udara lain;
  - e) praktik-praktik yang dipermasalahkan memperlihatkan tujuan yang jelas atau yang kemungkinan berdampak, untuk melumpuhkan, mengeluarkan, atau menyingkirkan perusahaan angkutan udara lain dari pasar; dan

- f) tindakan mengindikasikan penyalahgunaan posisi dominan pada suatu rute.
2. Apabila otoritas penerbangan dari salah satu Pihak mempertimbangkan bahwa suatu pelaksanaan yang dimaksudkan atau dilakukan oleh perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dari Pihak lain dapat menimbulkan persaingan tidak adil sebagaimana indikator yang terdapat pada ayat 1, atau setiap diskriminasi dengan menggunakan bantuan dan/atau subsidi Negara yang tidak semestinya oleh Pihak lainnya itu, otoritas penerbangan tersebut dapat meminta konsultasi sebagaimana pasal 17 (Konsultasi dan Perubahan) dengan maksud untuk menyelesaikan masalah dimaksud. Setiap permintaan dimaksud wajib disertai dengan pemberitahuan tentang alasan permintaan tersebut, dan konsultasi wajib dimulai dalam jangka waktu lima belas (15) hari sejak diterimanya permintaan dimaksud.
  3. Apabila para Pihak gagal mencapai penyelesaian masalah melalui konsultasi, setiap Pihak dapat mengajukan mekanisme penyelesaian sengketa berdasarkan Pasal 18 (Penyelesaian Sengketa) untuk menyelesaikan sengketa dimaksud.
  4. Pemberian bantuan dan/atau subsidi Negara wajib bersifat transparan diantara para Pihak, dan wajib tidak mengganggu persaingan di antara perusahaan-perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dari para Pihak. Para Pihak terkait, atas permintaan mereka, wajib menyediakan informasi yang lengkap kepada para Pihak yang berkepentingan lainnya mengenai bantuan dimaksud dan setiap perubahannya atau perpanjangan bantuan dimaksud. Informasi tersebut wajib diperlakukan secara hati-hati dan bersifat rahasia.

## PASAL 15

### PEMBERLAKUAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

1. Selama memasuki, berada atau meninggalkan wilayah salah satu Pihak, hukum, peraturan dan aturan yang terkait dengan pengoperasian dan navigasi pesawat udara wajib dipatuhi oleh perusahaan angkutan udara setiap Pihak yang lain.

2. Selama memasuki, berada atau meninggalkan wilayah salah satu Pihak, hukum, peraturan dan aturan Pihak tersebut yang berkaitan dengan izin memasuki atau keberangkatan dari wilayahnya dimana awak kabin atau kargo dalam pesawat udara (termasuk peraturan yang terkait dengan izin masuk, pemeriksaan, keamanan penerbangan, imigrasi, paspor, kepabeanan dan karantina atau, dalam hal surat, peraturan pos) wajib dipatuhi oleh, atau atas nama awak kabin atau kargo perusahaan angkutan udara dari Pihak lainnya.
3. Kargo dalam transit melalui wilayah setiap Pihak dan tidak meninggalkan kawasan Bandar udara yang dikhususkan untuk maksud tersebut wajib tidak menjalani pemeriksaan kecuali untuk alasan keamanan penerbangan, pemeriksaan narkotika, pencegahan masuk secara ilegal atau dalam situasi tertentu.

#### PASAL 16

#### STATISTIK

Otoritas penerbangan setiap Pihak wajib memberikan kepada para otoritas penerbangan Pihak lainnya, apabila diminta, data statistik berkala atau informasi sejenis yang berkaitan dengan data traffic yang diangkut pada layanan yang telah disepakati.

#### PASAL 17

#### KONSULTASI DAN PERUBAHAN

1. Otoritas penerbangan dari para Pihak wajib berkonsultasi satu sama lain dari waktu ke waktu dengan maksud untuk memastikan pelaksanaan, dan dipenuhinya ketentuan Persetujuan ini. Kecuali disepakati sebaliknya, konsultasi tersebut wajib dimulai sesegera mungkin, namun tidak lebih dari enam puluh (60) hari dari tanggal penerimaan oleh Pihak lain atau para Pihak, melalui saluran diplomatik atau saluran resmi lainnya, permintaan tertulis termasuk penjelasan mengenai masalah yang akan dibahas. Apabila tanggal konsultasi telah disepakati, Pihak pemohon wajib memberitahukan juga kepada semua Pihak lain tentang konsultasi dan masalah-masalah yang akan dibahas. Setiap Pihak dapat menghadiri. Apabila konsultasi tersebut telah selesai, semua Pihak dan Lembaga Penyimpan wajib diberitahukan hasilnya.

2. Apabila sepertiga dari para Pihak tersebut berkeinginan untuk mengubah suatu ketentuan dalam Persetujuan ini wajib diberi hak, melalui permintaan ditujukan kepada Sekretaris Jenderal ASEAN, paling cepat dua belas (12) bulan setelah mulai berlakunya Persetujuan ini, untuk meminta dilakukan pertemuan semua Pihak untuk mempertimbangkan setiap perubahan yang akan mereka usulkan terhadap Persetujuan ini. Perubahan tersebut, apabila disepakati antar para Pihak dan apabila diperlukan setelah konsultasi sebagaimana disebutkan pada ayat 1 Pasal ini, wajib mulai berlaku pada saat lebih dari setengah dari para Pihak telah menyampaikan penyimpanan Piagam Ratifikasi atau Penerimaannya mengenai perubahan dimaksud.
3. Dalam hal diselesaikannya suatu konvensi multilateral umum mengenai jasa angkutan udara kargo internasional yang semua Pihak menjadi terikat, Persetujuan ini wajib diubah untuk disesuaikan dengan konvensi tersebut.

#### PASAL 18

#### PENYELESAIAN SENGKETA

Ketentuan-ketentuan dari Protokol ASEAN tentang Peningkatan Mekanisme Penyelesaian Sengketa yang dibuat di Vientiane, Laos, pada tanggal 29 November 2004 dan setiap perubahannya, wajib berlaku pada setiap sengketa yang timbul berdasarkan Persetujuan ini.

#### PASAL 19

#### HUBUNGAN DENGAN PERJANJIAN LAIN

1. Persetujuan ini atau setiap tindakan yang diambil, wajib tidak mempengaruhi hak dan kewajiban para Pihak berdasarkan setiap Persetujuan atau Konvensi Internasional yang ada yang mereka juga menjadi Pihak, kecuali sebagaimana yang disebutkan pada ayat 3 Pasal ini.
2. Tidak ada satu pun dalam Persetujuan ini wajib mengurangi hak atau pelaksanaan hak tersebut oleh setiap Pihak berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Perserikatan Bangsa - Bangsa

tentang Hukum Laut tahun 1982, terutama yang berkaitan dengan kebebasan laut lepas, hak lintas damai, lintas alur laut kepulauan atau lintas transit kapal dan pesawat udara, dan sesuai dengan Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.

3. Dalam hal terjadi ketidaksesuaian antara suatu ketentuan pada Persetujuan ini dan suatu ketentuan pada setiap perjanjian angkutan udara bilateral atau multilateral yang berlaku (termasuk setiap perubahannya), yang dua atau lebih Negara Anggota ASEAN terikat atau yang tidak tercakup dalam Persetujuan ini, ketentuan yang kurang membatasi atau lebih liberal atau yang tidak dicakup dalam Persetujuan ini wajib berlaku. Apabila ketidaksesuaian tersebut berkaitan dengan ketentuan tentang keselamatan atau keamanan penerbangan, maka ketentuan-ketentuan standar keselamatan atau keamanan penerbangan yang lebih tinggi atau lebih ketat wajib berlaku sepanjang yang berkaitan dengan ketidaksesuaian tersebut.

## PASAL 20

### KETENTUAN AKHIR

1. Persetujuan ini wajib disimpan kepada Lembaga Penyimpan yang wajib segera memberikan salinan naskah resmi kepada setiap Pihak.
2. Persetujuan ini tunduk pada ratifikasi atau penerimaan oleh para Pihak. Piagam Ratifikasi atau Penerimaan wajib disimpan kepada Lembaga Penyimpan dan selanjutnya Lembaga Penyimpan wajib segera memberitahukan setiap Pihak mengenai penyimpanan tersebut.
3. Persetujuan ini wajib mulai berlaku sejak tanggal penyimpanan Piagam Ratifikasi atau Penerimaan ketiga (ke-3) kepada Sekretaris Jenderal ASEAN dan wajib mulai berlaku hanya untuk para Pihak yang telah meratifikasi atau menerimanya.
4. Berdasarkan ayat 3 Pasal ini, Protokol Pelaksana Persetujuan ini wajib berlaku setelah ratifikasi atau penerimaan sebagaimana yang tercantum dalam “Ketentuan Akhir” dari setiap Protokol Pelaksana.

Ketentuan-ketentuan Persetujuan ini hanya wajib berlaku untuk Protokol Pelaksana yang telah mulai berlaku diantara para Pihak yang telah meratifikasi atau menerimanya.

5. Lembaga Penyimpan wajib menjaga sentralisasi pencatatan mengenai penunjukan perusahaan angkutan udara dan otorisasi pelaksanaan sebagaimana disebutkan pada Pasal 3 (Penunjukan dan Otorisasi Perusahaan Angkutan Udara) Persetujuan ini.
6. Pada saat Persetujuan ini telah mulai berlaku untuk semua Pihak, Memorandum Saling Pengertian ASEAN Tahun 2002 mengenai Jasa Angkutan Udara Kargo wajib berhenti berlaku.
7. Lembaga Penyimpan wajib mendaftarkan Persetujuan ini kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional segera setelah Persetujuan ini mulai berlaku.

SEBAGAI BUKTI, yang bertandatangan di bawah ini, yang diberi kuasa oleh masing-masing Pemerintahnya, telah menandatangani Persetujuan Multilateral ASEAN tentang Liberalisasi Penuh Jasa Angkutan Udara Kargo ini.

DIBUAT di Manila, Filipina, pada tanggal 20 bulan Mei Tahun Dua Ribu Sembilan, dalam satu salinan naskah asli dalam bahasa Inggris.

Untuk Brunei Darussalam:

ttd

PEHIN DATO ABU BAKAR APONG  
Menteri Komunikasi

Untuk Kerajaan Kamboja :

ttd

SUN CHANTHOL  
Sekretaris Negara  
Sekretariat Negara Penerbangan Sipil

Untuk Republik Indonesia:

ttd

JUSMAN SYAFII DJAMAL  
Menteri Transportasi

Untuk Republik Demokrasi Rakyat Laos:

ttd

SOMMAD PHOLSENA  
Menteri Pekerjaan Umum dan Transportasi

Untuk Malaysia:

ttd

DATO'SRI ONG TEE KEAT  
Menteri Transportasi

Untuk Uni Myanmar:

ttd

MAJOR GENERAL THEIN SWE  
Menteri Transportasi

Untuk Republik Filipina:

Ttd

LEANDRO R. MENDOZA  
Sekretaris Transportasi dan Komunikasi

Untuk Republik Singapura:

Ttd

RAYMOND LIM  
Menteri Transportasi

Untuk Kerajaan Thailand:

ttd

SOPHON ZARAM  
Menteri Transportasi

Untuk Republik Sosialis Vietnam:

ttd

HO NGHIA DZUNG  
Menteri Transportasi

## PROTOKOL 1

TENTANG KEBEBASAN HAK ANGKUT KETIGA, KEEMPAT, DAN KELIMA  
YANG TIDAK TERBATAS

DI ANTARA TITIK-TITIK YANG TELAH DITUNJUK DI ASEAN

*(ON UNLIMITED THIRD, FOURTH AND FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS  
AMONG DESIGNATED POINTS IN ASEAN)*

Pemerintah – pemerintah Brunei Darussalam, Kerajaan Kamboja, Republik Indonesia, Republik Demokrasi Rakyat Laos, Malaysia, Uni Myanmar, Republik Filipina, Republik Singapura, Kerajaan Thailand, dan Republik Sosialis Vietnam, Negara-negara Anggota Asosiasi Bangsa-Bangsa Asia Tenggara (ASEAN) (selanjutnya secara bersama-sama disebut “Para Pihak” atau secara sendiri-sendiri disebut ” Pihak”),

MENGINGAT Persetujuan Multilateral ASEAN tentang Liberalisasi Penuh Jasa Angkutan Udara Kargo yang ditandatangani pada tanggal 20 Mei 2009 di Manila, Filipina (selanjutnya disebut “Persetujuan”);

MENGAKUI juga ayat 3 Pasal I dari Persetujuan Kerangka Kerja tentang Peningkatan Kerja Sama Ekonomi ASEAN yang ditandatangani pada tanggal 28 Januari 1992 di Singapura, bahwa, dalam pelaksanaan pengaturan ekonomi, dua atau lebih Negara-negara Anggota dapat melaksanakan terlebih dahulu apabila Negara Anggota lain belum siap melaksanakan pengaturan ini; dan

BERKEINGINAN untuk menghapuskan hambatan – hambatan pada jasa angkutan udara kargo dengan suatu pandangan untuk mencapai liberalisasi penuh di ASEAN pada tahun 2008,

TELAH MENYEPAKATI HAL-HAL SEBAGAI BERIKUT :

Pasal 1 – Definisi

Untuk maksud Protokol ini, istilah “kebebasan hak angkut kelima (5)” berarti hak angkut kelima (5) antara dan setelahnya yang akan dioperasikan secara menyeluruh di dalam ASEAN.

#### Pasal 2 – Rute dan Hak Angkut

1. Perusahaan-perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dari setiap Pihak wajib diizinkan untuk mengoperasikan jasa angkutan udara kargo internasional di antara titik- titik yang telah ditunjuk dengan bandar-bandar udara internasional dengan kebebasan penuh hak angkut ketiga (3), keempat (4), dan kelima (5).
2. Meskipun telah diatur pada ayat 1 Pasal ini, hak untuk menaikkan atau menurunkan, di wilayah setiap Pihak lainnya, kargo atau pos yang dibawa dengan pembayaran dan ditujukan atau berasal dari titik di wilayah bukan Pihak atau bukan Negara anggota ASEAN, wajib tunduk pada perjanjian antara otoritas penerbangan para Pihak yang bersangkutan.

#### Pasal 3 – Kapasitas dan Frekuensi

Wajib tidak terdapat pembatasan mengenai kapasitas, frekuensi dan jenis pesawat udara berkenaan dengan jasa angkutan udara kargo yang dilaksanakan berdasarkan Protokol ini sebagaimana diatur dalam Pasal 2.

#### Pasal 4 – Spesifikasi Titik

1. Titik-titik yang ditunjuk dari para Pihak sebagaimana tercantum dalam Pasal 2 adalah sebagai berikut :

Brunei Darussalam : Bandar Seri Begawan

Kamboja : Phnom Penh

Indonesia : Batam, Balikpapan, Biak,  
Makassar, Manado, Palembang, Pontianak

Laos	: Vientiane, Luang Phabang, Pakse
Malaysia	: Kuala Lumpur
Myanmar	: Yangon, Mandalay
Filipina	: Clark, Subic, Cebu, Davao, Iloilo, Laoag
Singapura	: Singapore
Thailand	: Bangkok, Chiang Mai, Hat Yai, Khon Kaen, Phuket, U-Tapao, Ubon Ratchathani
Vietnam	: Hanoi, Danang, Ho Chi Minh City, Chu Lai

2. Para Pihak dapat menunjuk titik-titik tambahan berdasarkan sukarela. Penunjukan dimaksud wajib disampaikan secara tertulis melalui saluran diplomatik kepada Lembaga Penyimpan dan Lembaga Penyimpan dimaksud wajib memberitahukan kepada para Pihak lainnya.

#### Pasal 5 – Fleksibilitas Operasional

Setiap perusahaan angkutan udara yang ditunjuk, berdasarkan beberapa atau semua penerbangan dan berdasarkan pilihannya, dapat:

- a. mengoperasikan penerbangan pada salah satu atau kedua arah;
- b. menggabungkan nomor-nomor penerbangan yang berbeda dalam satu pengoperasian pesawat udara;
- c. melayani titik-titik antara, dan titik-titik setelah serta titik-titik di wilayah para Pihak pada rute-rute dengan kombinasi dan urutan apapun;
- d. mengabaikan pemberhentian pada setiap titik atau titik-titik; dan
- e. mengalihkan lalu lintas dari setiap pesawat udaranya ke setiap

pesawat udara lain pada setiap titik dari rute-rute tersebut;

tanpa pembatasan jurusan atau geografis dan tanpa kehilangan setiap hak angkut yang diizinkan sebaliknya berdasarkan Persetujuan ini; dengan syarat bahwa jasa tersebut melayani dari suatu titik di wilayah Pihak yang menunjuk perusahaan angkutan udara tersebut.

#### Pasal 6 – Persetujuan Jadwal dan Penerbangan Tambahan

1. Perusahaan-perusahaan penerbangan yang ditunjuk dari masing-masing Pihak dapat diminta untuk menyampaikan perkiraan jadwal penerbangan untuk mendapatkan persetujuan dari otoritas-otoritas penerbangan dari Pihak lainnya paling lambat tiga puluh (30) hari sebelum pengoperasian jasa yang disepakati tersebut. Setiap perubahan jadwal tersebut wajib disampaikan untuk mendapat pertimbangan sedikitnya lima belas (15) hari sebelum pengoperasian.
2. Untuk penerbangan tambahan yang perusahaan angkutan udara yang ditunjuk satu Pihak ingin dilaksanakan pada pelayanan di luar jadwal yang telah diizinkan, perusahaan angkutan udara tersebut harus meminta izin terlebih dahulu dari otoritas penerbangan Pihak lainnya. Permintaan tersebut biasanya wajib disampaikan sedikitnya empat (4) hari kerja sebelum pengoperasian penerbangan tersebut.

#### Pasal 7 – Ketentuan Akhir

1. Protokol ini wajib disimpan oleh Lembaga Penyimpan yang wajib dengan segera menerbitkan suatu salinan naskah resmi daripadanya kepada setiap Pihak.
2. Protokol ini tunduk pada ratifikasi atau penerimaan oleh para Pihak yang telah meratifikasi atau menerima Persetujuan tersebut. Piagam Ratifikasi atau Penerimaan wajib disimpan kepada Penyimpan yang wajib segera memberitahukan setiap Pihak mengenai penyimpanan tersebut.

3. Protokol ini wajib mulai berlaku sejak tanggal penyimpanan Piagam Ratifikasi atau Penerimaan ketiga (ke-3) kepada Sekretaris Jenderal ASEAN dan wajib berlaku efektif hanya antar para Pihak yang telah meratifikasi atau menerimanya. Bagi setiap Pihak yang meratifikasi atau menerima Protokol tersebut setelah penyimpanan Piagam Ratifikasi atau Penerimaan ketiga (ke-3), Protokol tersebut wajib mulai berlaku pada tanggal penyimpanan Pihak itu atas Piagam Ratifikasi atau Penerimaan ketiga (ke-3)nya.
4. Setiap perubahan terhadap ketentuan-ketentuan Protokol ini, wajib berlaku dengan persetujuan dari semua Pihak, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 17 (Konsultasi dan Perubahan) Persetujuan tersebut.

SEBAGAI BUKTI, yang bertandatangan dibawah ini, yang diberi kuasa oleh masing-masing Pemerintahnya, telah menandatangani Protokol 1 tentang Kebebasan Hak Angkut Ketiga, Keempat dan Kelima yang Tidak Terbatas di antara Titik – titik yang Telah Ditunjuk di ASEAN.

DIBUAT di Manila, Filipina, pada tanggal 20 bulan Mei Tahun Dua Ribu Sembilan, dalam satu salinan naskah asli dalam bahasa Inggris.

Untuk Brunei Darussalam:

ttd

PEHIN DATO ABU BAKAR APONG

Menteri Komunikasi

Untuk Kerajaan Kamboja :

ttd

SUN CHANTHOL  
Sekretaris Negara  
Sekretariat Negara Penerbangan Sipil

Untuk Republik Indonesia:

ttd

JUSMAN SYAFII DJAMAL  
Menteri Transportasi

Untuk Republik Demokrasi Rakyat Laos:

ttd

SOMMAD PHOLSENA  
Menteri Pekerjaan Umum dan Transportasi

Untuk Malaysia:

ttd

DATO'SRI ONG TEE KEAT  
Menteri Transportasi

Untuk Uni Myanmar:

ttd

MAJOR GENERAL THEIN SWE  
Menteri Transportasi

Untuk Republik Filipina:

Ttd

LEANDRO R. MENDOZA  
Sekretaris Transportasi dan Komunikasi

Untuk Republik Singapura:

ttd

RAYMOND LIM  
Menteri Transportasi

Untuk Kerajaan Thailand:

ttd

SOPHON ZARAM  
Menteri Transportasi

Untuk Republik Sosialis Vietnam:

ttd

HO NGHIA DZUNG  
Menteri Transportasi

## PROTOKOL 2

TENTANG KEBEBASAN HAK ANGKUT KETIGA, KEEMPAT DAN KELIMA  
YANG TIDAK TERBATASDI ANTARA SEMUA TITIK DENGAN BANDAR UDARA INTERNASIONAL DI  
ASEAN

Pemerintah – pemerintah Brunei Darussalam, Kerajaan Kamboja, Republik Indonesia, Republik Demokrasi Rakyat Laos, Malaysia, Uni Myanmar, Republik Filipina, Republik Singapura, Kerajaan Thailand, dan Republik Sosialis Vietnam, Negara-negara Anggota Perhimpunan Bangsa-Bangsa Asia Tenggara (ASEAN) (selanjutnya secara bersama-sama disebut “Para Pihak” atau secara sendiri-sendiri disebut ” Pihak”),

MENGINGAT Persetujuan Multilateral ASEAN tentang Liberalisasi Penuh Jasa Angkutan Udara Kargo yang ditandatangani pada tanggal 20 Mei 2009 di Manila, Filipina (selanjutnya disebut “Persetujuan”);

MENGAKUI juga ayat 3 Pasal I dari Persetujuan Kerangka Kerja tentang Peningkatan Kerja Sama Ekonomi ASEAN yang ditandatangani pada tanggal 28 Januari 1992 di Singapura, bahwa, dalam pelaksanaan pengaturan ekonomi, dua atau lebih Negara-negara Anggota dapat melaksanakan terlebih dahulu apabila Negara Anggota lain belum siap melaksanakan pengaturan ini; dan

BERKEINGINAN untuk menghilangkan hambatan – hambatan dalam jasa angkutan udara kargo dengan suatu pandangan untuk mencapai liberalisasi penuh di ASEAN pada tahun 2008,

TELAH MENYEPAKATI HAL-HAL SEBAGAI BERIKUT :

## Pasal 1 – Definisi

Untuk maksud Protokol ini, istilah “kebebasan hak angkut kelima” berarti hak angkut kelima antara (intermediate) dan setelahnya (beyond) yang akan dioperasikan secara menyeluruh di dalam ASEAN.

## Pasal 2 – Rute dan Hak Angkut

1. Perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dari masing-masing Pihak wajib diperbolehkan untuk melaksanakan jasa angkutan udara kargo internasional di antara semua titik dengan bandar udara internasional dengan kebebasan penuh hak angkut ketiga, keempat, dan kelima pada tanggal 31 Desember 2008.

2. Meskipun telah diatur ayat 1 Pasal ini, hak untuk menaikkan atau menurunkan di wilayah setiap Pihak lainnya, kargo atau pos yang dibawa dengan pembayaran dan ditujukan atau berasal dari titik di wilayah bukan Pihak atau bukan Negara anggota ASEAN, wajib tunduk pada perjanjian antara otoritas penerbangan Para Pihak yang bersangkutan

## Pasal 3 – Kapasitas dan Frekuensi

Wajib tidak ada pembatasan terhadap kapasitas, frekuensi dan jenis pesawat udara yang berkaitan dengan jasa angkutan udara kargo yang dilaksanakan berdasarkan Protokol ini sebagaimana yang ditentukan dalam Pasal 2.

## Pasal 4 – Fleksibilitas Pelaksanaan

Setiap perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dapat, pada beberapa atau semua penerbangan dan dengan pilihannya :

- a. melaksanakan penerbangan pada salah satu atau kedua arah;
- b. menggabungkan nomor penerbangan yang berbeda dalam satu pengoperasian pesawat udara;
- c. melayani titik-titik antara, dan setelah dan titik-titik di wilayah para Pihak pada rute kombinasi dan sesuai urutan;
- d. mengabaikan pemberhentian pada setiap atau beberapa titik;
- e. memindahkan traffic dari suatu pesawat udaranya ke pesawat udaranya yang lain pada setiap titik di rute tersebut; dan

tanpa pembatasan arah atau geografi dan tanpa kehilangan hak untuk mengangkut *traffic* selain yang diizinkan Persetujuan ini; dengan ketentuan bahwa layanan tersebut melayani satu titik di wilayah Pihak yang menunjuk perusahaan angkutan udara tersebut.

#### Pasal 5 – Persetujuan Jadwal dan Penerbangan-penerbangan tambahan

1. Perusahaan angkutan udara yang ditunjuk dari masing-masing Pihak dapat diminta untuk menyampaikan perkiraan jadwal penerbangannya untuk mendapatkan persetujuan dari otoritas penerbangan Pihak lainnya sedikitnya tiga puluh (30) hari sebelum pelaksanaan layanan yang disepakati. Setiap perubahan jadwal tersebut wajib disampaikan untuk mendapat pertimbangan sedikitnya lima belas (15) hari sebelum pelaksanaan.
2. Untuk penerbangan tambahan yang perusahaan angkutan udara yang ditunjuk satu Pihak ingin dilaksanakan pada pelayanan di luar jadwal yang telah diizinkan, perusahaan angkutan udara tersebut harus meminta izin terlebih dahulu dari otoritas penerbangan Pihak lainnya. Permintaan tersebut biasanya wajib disampaikan sedikitnya empat (4) hari kerja sebelum pelaksanaan penerbangan tersebut.

#### Pasal 6 – Ketentuan Akhir

1. Protokol ini wajib disimpan kepada Penyimpan yang wajib segera memberikan salinan naskah kepada setiap Pihak.
2. Protokol ini tunduk pada ratifikasi atau penerimaan oleh para Pihak yang telah meratifikasi atau menerima Persetujuan tersebut. Piagam Ratifikasi atau Penerimaan wajib disimpan kepada Penyimpan yang wajib segera memberitahukan setiap Pihak mengenai penyimpanan tersebut.
3. Protokol ini wajib mulai berlaku sejak tanggal penyimpanan Piagam Ratifikasi atau Penerimaan ketiga (ke-3) kepada Sekretaris Jenderal ASEAN dan wajib berlaku efektif hanya antar para Pihak yang telah meratifikasi atau menerimanya. Bagi setiap Pihak yang meratifikasi

atau menerima Protokol tersebut setelah penyimpanan Piagam Ratifikasi atau Penerimaan ketiga (ke-3), Protokol tersebut wajib mulai berlaku pada tanggal penyimpanan Pihak itu atas Piagam Ratifikasi atau Penerimaan ketiga (ke-3)nya.

4. Setiap perubahan terhadap ketentuan-ketentuan Protokol ini, wajib berlaku dengan persetujuan dari semua Pihak, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 17 (Konsultasi dan Perubahan) Persetujuan tersebut.

SEBAGAI BUKTI, yang bertandatangan dibawah ini, yang diberi kuasa oleh masing-masing Pemerintahnya, telah menandatangani Protokol 1 tentang Kebebasan Hak Angkut Ketiga, Keempat dan Kelima yang Tidak Terbatas di antara semua Titik dengan Bandar Udara Internasional di ASEAN

DIBUAT di Manila, Filipina, pada tanggal 20 bulan Mei tahun Dua Ribu Sembilan, dalam satu naskah asli dalam bahasa Inggris.

Untuk Brunei Darussalam:

ttd

PEHIN DATO ABU BAKAR APONG

Menteri Komunikasi

Untuk Kerajaan Kamboja :

ttd

MAO HAVANNALL

Sekretaris Negara

Sekretariat Negara Penerbangan Sipil

Untuk Republik Indonesia:

ttd

JUSMAN SYAFII DJAMAL  
Menteri Transportasi

Untuk Republik Demokrasi Rakyat Laos:

ttd

SOMMAD PHOLSENA  
Menteri Pekerjaan Umum dan Transportasi

Untuk Malaysia:

ttd

DATO'SRI ONG TEE KEAT  
Menteri Transportasi

Untuk Uni Myanmar:

ttd

MAJOR GENERAL THEIN SWE  
Menteri Transportasi

Untuk Republik Philipina:

ttd

LEANDRO R. MENDOZA  
Sekretaris Transportasi dan Komunikasi

Untuk Republik Singapore:

ttd

RAYMOND LIM  
Menteri Transportasi

Untuk Kerajaan Thailand:

ttd

SOPHON ZARAM  
Menteri Transportasi

Untuk Republik Sosialis Viet Nam:

ttd

HO NGHIA DZUNG  
Menteri Transportasi