

(สำเนา)

เลขรับ ๑๒๖๙๔/๒๕๕๕ วันที่ ๒๓ ก.ค. ๒๕๕๕

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๘๙๐๖

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๑ เมษายน ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ ร่างบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ และร่างความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกการหารือฯ ร่างบันทึกความเข้าใจฯ และร่างความตกลงฯ ในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ ร่างบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ และร่างความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกการหารือฯ ร่างบันทึกความเข้าใจฯ และร่างความตกลงฯ ดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

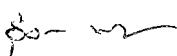
ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง  
(ลงชื่อ) ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร  
(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)  
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๕

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

ผู้บังคับบัญชาในกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

จิราภา พิมพ์

 ทาน

ตรวจ

## Agreed Minutes

1. Delegations representing the aeronautical authorities of the Government of the Kingdom of Thailand and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland met in Bangkok on 21 and 22 November 2007 to discuss the air services arrangements between their countries. The discussions were held in a friendly and constructive atmosphere.
2. A list of the two delegations is attached at Appendix 1.
3. Both sides exchanged views on their aviation cooperation and discussed the following matters:
  - (i) A new draft Air Services Agreement ("ASA")
  - (ii) Capacity
  - (iii) Traffic Rights
  - (iv) Code-sharing
  - (v) Charter Services
  - (vi) Doing business and tariffs issues
4. Both delegations reached agreement on and initialled ad referendum Air Services Agreement and Memorandum of Understanding, which are attached at Appendix 2.
5. Both delegations also decided that the necessary domestic requirement should be made for the draft ASA and Memorandum of Understanding to be signed and for the diplomatic notes to be exchanged as soon as possible.

Done at Bangkok, on 22<sup>nd</sup> November 2007.

*Pattama Tantirujananont*

**MISS PATTAMA TANTIRUJANANONT**  
for the aeronautical authorities of  
the Kingdom of Thailand

*Mark Rodmell*

**MR MARK RODMELL**  
for the aeronautical authorities of  
the United Kingdom of Great Britain and  
Northern Ireland

**THAI DELEGATION**

<b>Miss Pattama Tantirujanant</b>	Director, Air Transport Regulatory Bureau Department of Civil Aviation
<b>Mr. Yos Laohasilpsomjitr</b>	Director, Air Services Agreement and Negotiation Division, Department of Civil Aviation
<b>Miss Dusadee Pratipsindhu</b>	Chief, International Agreement, Law and Negotiation Section Ministry of Transport
<b>Miss Benjamas Tanvetyanont</b>	Counsellor, Division I, Department of European Affairs, Ministry of Foreign Affairs
<b>Mr. Anant Kanaviwatchai</b>	Air Transport Technical officer, Department of Civil Aviation
<b>Miss Pimonwan Yamyoo</b>	Air Transport Technical officer, Department of Civil Aviation
<b>Miss Chaweewan Lacksanacharoen</b>	Air Transport Technical officer, Department of Civil Aviation
<b>Miss Thararut Chittichanon</b>	Second Secretary, Department of International Economic Affairs, Ministry of Foreign Affairs
<b>Mr. Dussadee Pradithbatuga</b>	Director, International Affairs Department, Thai Airways International Plc.
<b>Mrs. Kornkanoke Theppitak</b>	Western Region Manager, International Affairs Department, Thai Airways International Plc.
<b>Mr. Korkiat Dusitruattanakul</b>	International Relations Coordinator, International Affairs Department, Thai Airways International Plc.

Pat

LR

## UK DELEGATION

**Mark RODMELL**  
(Head of Delegation)

Head of Aviation Negotiations for Russia, CIS, Asia-Pacific  
and North America  
International Aviation and Safety Division  
Department for Transport

**Audy UTCHANAHA**

Industry and Bilateral Relations Manager  
International Aviation and Safety Division  
Department for Transport

**Andrew HOOD**

Assistant Legal Adviser  
Foreign and Commonwealth Office

**Trevor METSON**

Senior Policy Analyst  
Civil Aviation Authority

**Eleanor KILOH**

Head of Political Section  
British Embassy,  
Bangkok

**Steve BRUNIGE**

International Relations Manager  
British Airways Plc

**Kevin MCQUILLAN**

Country Manager  
British Airways Plc

**Nigel MILTON**

Head of Government Affairs  
Virgin Atlantic

Pat

MR

Draft

**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING  
BETWEEN  
THE AERONAUTICAL AUTHORITIES OF  
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND AND  
THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND**

1. Delegations representing the aeronautical authorities of the Government of the Kingdom of Thailand and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ("the UK") met in Bangkok on 21 and 22 November 2007 to discuss the air services arrangements between their countries. The discussions were held in a friendly and constructive atmosphere.

**AIR SERVICES AGREEMENT**

2. The delegations concluded the text of a new draft Air Services Agreement ("ASA"), which is attached at Annex B. The delegations decided that the provisions of the ASA shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes.

3. The two delegations noted that paragraph 3(e) of Article 3 of the draft ASA was intended to allow single change of gauge rather than starburst.

**CAPACITY**

4. Both delegations decided that:

- (i) until the start of the winter 2008 season, the airlines of both sides may operate up to 21 round trip passenger or combined passenger and cargo services and up to 14 round trip cargo services between points in the UK and points in Thailand, using any aircraft type; and
- (ii) from the start of the winter 2008 season, the airlines of both sides may operate up to 28 round trip passenger or combined passenger and cargo services between points in the UK and points in Thailand, using any aircraft type. Both delegations further decided that from the start of the winter 2008 season, the airlines of both sides may operate an unlimited number of round trip cargo-only services between points in the UK and points in Thailand, using any aircraft type.

**TRAFFIC RIGHTS**

5. Both delegations reached the following understandings, that on all services operated pursuant to paragraph 4 above:

- (i) the designated airlines of Thailand may exercise intermediate fifth freedom rights on points in the European Union and any four points in Asia, and beyond fifth freedom rights to points in Ireland and points in Canada;
- (ii) the designated airlines of the UK may exercise fifth freedom rights on up to 7 passenger or combination passenger and cargo

Pat

MR

services, per week on all intermediate points, and on the beyond points listed at Annex A to this MOU;

- (iii) In addition, the designated airlines of the UK may exercise fifth freedom rights on up to 21 passenger or combination passenger and cargo services per week on all intermediate points in the European Union and any four intermediate points in Asia, and on the beyond points listed at Annex A to this MOU; and
- (iv) In addition, the designated airlines of the UK may exercise fifth freedom rights on all cargo-only services on all intermediate points in the European Union and any four intermediate points in Asia, and on the beyond points listed at Annex A to this MOU.

### CODE-SHARING

6. The designated airline or airlines of each Contracting Party may, subject to the laws and regulations governing competition applicable within the territory of the Contracting Party that designated it, enter into code-share arrangements with any other airline or airlines, in the following manner:-

(a) Bilateral Code-Share

International Sectors

- (i) When the designated airline or airlines of either Contracting Party enters into code-sharing arrangements with an airline of the other Contracting Party for the international sectors, the code-share services will not be counted against the capacity entitlement of the Contracting Party which designated the non-operating airline.

Domestic Sectors

- (ii) When the designated airline or airlines of either Contracting Party enters into code-sharing arrangements with an airline or airlines which operates domestic sectors in the territory of the other Contracting Party, there will be no restrictions on capacity or frequency, or the points which may be served, on the code-share services, provided that the traffic carried on such services is a continuation of the designated airline's international services.

(b) Third Party Code-Share

The designated airline or airlines of each Contracting Party may enter code-share arrangements as the operating airline with any airline or airlines of third countries on any number of services per week within their entitlement under paragraph 4 above.

(c) All Code-Shares

- (i) Each flight forming part of a service to which code-share arrangements apply must be operated by an airline entitled to operate that flight;

Pat

NR

- (ii) The designated airline or airlines of each Contracting Party may enter into code-share arrangements as the non-operating airline with any airline or airlines without limitations as to capacity or frequency, or on the points that may be served, on the code-share services.
  - (iii) More than one code-share service may be held out by the designated airline or airlines of each Contracting Party in conjunction with each flight between the United Kingdom and Thailand.
  - (iv) In respect of each ticket sold pursuant to code-share arrangements, the purchaser must be informed at the point of sale which airline will operate each flight forming part of the service.
- (d) A marketing carrier may place its code on a sector beginning at any point, as long as that sector is part of a service with a point in the territory of the Contracting Party designating that carrier.

#### **CHARTER SERVICES**

7. The two sides also discussed charter services and reached the following understandings:

- (i) Each delegation affirmed the intention of its aeronautical authority to support and promote inclusive tour charter operations between the United Kingdom and Thailand. Both delegations expressed their willingness to facilitate the application and permission of such operations;
- (ii) Each delegation indicated the willingness of its aeronautical authority to permit inclusive tour charter carriers of the other side to carry, on each flight, up to twenty per cent of the aircraft's total capacity on a seat-only basis; and
- (iii) Each delegation affirmed the willingness of its aeronautical authority to permit freight to be carried in the hold on passenger inclusive tour charter flights.

#### **DOING BUSINESS AND TARIFFS ISSUES**

8. The two sides discussed a range of 'doing business and tariffs' issues affecting airline operations. Both delegations undertook to assist the airlines in raising these points with the relevant authorities.

9. The Thai delegation noted the view of the UK delegation that tariff regulations should be kept to a minimum level consistent with the objective of consumer protection and the UK delegation's request that appropriate representations be made to the relevant authorities to ensure the swiftest possible approval of tariffs where approval was required.

Pat

RL

**ENTRY INTO EFFECT**

10. This Memorandum of Understanding supersedes all previous Memoranda of Understanding, and will come into effect upon an exchange of diplomatic notes.

Done at ....., on .....

for the Government of the Kingdom  
of Thailand

for the Government of the United  
Kingdom of Great Britain and  
Northern Ireland

*MR*

*Pat*



ANNEX A

Beyond points that may be served by designated airlines of the UK:

Hong Kong, Brunei, points in Australasia (i.e. Australia, New Zealand, Papua New Guinea, Fiji), points in the Philippines, Jakarta, Seoul, Kuala Lumpur, Singapore.

AR

Pat

**DRAFT ASA**

**ANNEX B**

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF  
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE  
KINGDOM OF THAILAND  
CONCERNING AIR SERVICES**

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Kingdom of Thailand hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

*Pat*

## DRAFT ASA

### ARTICLE 1

#### Definitions

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

- (a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof adopted under Article 94 of that Convention which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authority" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and, for the purpose of Article 8, the Civil Aviation Authority and in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of Transport, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) the term "this Agreement" includes any amendments to this Agreement;
- (g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- (h) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- (i) the term "EC Member State" means a State that is a contracting party to the Treaty establishing the European Community.

MR

DRAFT ASA

ARTICLE 2

**Applicability of the Chicago Convention**

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

LR

Pat

## DRAFT ASA

### ARTICLE 3

#### Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to perform air services, whether for the carriage of passengers, cargo, mail or in combination, as follows:

*Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:*

Behind Points - Points in the United Kingdom - Intermediate Points -  
Points in the Kingdom of Thailand - Points Beyond

*Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Kingdom of Thailand:*

Behind Points - Points in the Kingdom of Thailand - Intermediate Points  
- Points in the United Kingdom - Points Beyond

These services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

(3) While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party may, in addition to the rights specified above, on any or all flights and at the option of each airline:

- (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, except points within the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

MR

Pat

**DRAFT ASA**

- (f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

(4) The designated airlines of one Contracting Party may not pick up traffic at an intermediate point to be set down in the territory of the other Contracting Party nor pick up traffic in the territory of the other Contracting Party to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of each Contracting Party the right to take on board in the territory of the other Contracting Party passengers, their baggage, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(6) If because of armed conflict, natural calamities, political disturbances or disruptive developments, the designated airline(s) of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes.

MR

Pat

## DRAFT ASA

### ARTICLE 4

#### Designation and Authorisation

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing.
- (2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:
- (a) in the case of an airline designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
- (i) it is established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community and has a valid operating licence from an EC Member State in accordance with European Community law; and
  - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EC Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
  - (iii) the airline has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; and
  - (iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by EC Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.
- (b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Thailand:
- (i) it is established in the territory of the Kingdom of Thailand and is licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Thailand;
  - (ii) the aeronautical authority of the Kingdom of Thailand has and maintains effective regulatory control of the airline; and
  - (iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Kingdom of Thailand and/or by nationals of the Kingdom of Thailand

MR

Pat

**DRAFT ASA**

(c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

(3) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

GR

Pat



## DRAFT ASA

### ARTICLE 5

#### Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party:

- (a) where, in the case of an airline designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
- (i) it is not established in the territory of the United Kingdom under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid operating licence from an EC Member State in accordance with European Community law; or
  - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EC Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
  - (iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the EC Member State from which it has received the Operating Licence; or
  - (iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EC Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
  - (v) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between Thailand and another EC Member State and Thailand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EC Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights in that other agreement; or
  - (vi) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by an EC Member State and there is no bilateral air service agreement between Thailand and that EC Member State, and traffic rights to that EC Member State have been denied to an airline designated by Thailand.
- (b) where, in the case of an airline designated by the Kingdom of Thailand:
- (i) it is not established in the territory of the Kingdom of Thailand or is not licensed in accordance with the applicable law of The Kingdom of Thailand;
  - (ii) the aeronautical authority of the Kingdom of Thailand does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or

Pat

MR

**DRAFT ASA**

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Kingdom of Thailand and/or by nationals of the Kingdom of Thailand

(c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

(d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 12; or

(f) in accordance with paragraph (6) of Article 12.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(3) In exercising its rights under paragraph 2, and without prejudice to its rights under paragraph 1(a) (v) and (vi) of this Article, Thailand shall not discriminate between airlines of EC Member States or the European Free Trade Association on the grounds of nationality.

*AR*

*Pat*

**DRAFT ASA**

**Article 6**

**Application of Laws and Regulations**

(1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline(s) of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party while they are within the said territory.

(3) Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

*MR*

*Pat*

## DRAFT ASA

### ARTICLE 7

#### Fair Competition and State Aids

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.
- (2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.
- (3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
- (4) Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for non-scheduled flights, or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.
- (5) Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.
- (6) Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
- (7) State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuel or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

Pat

142

**DRAFT ASA**

(8) Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

(9) If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 15 days after receipt of the request.

*MR*

*Pat*

## DRAFT ASA

### ARTICLE 8

#### Tariffs

- (1) For the purposes of these arrangements the term tariff means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.
- (2) Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by these arrangements.
- (3) Where domestic law so requires, each Contracting Party may require notification or filing for approval of any tariff to be charged by the designated airline or airlines of either side no more than 30 days before the tariff is proposed to take effect. Filings being considered for approval by a Contracting Party shall be treated as confidential between the filing airline and that Contracting Party and shall not be shared outside the relevant authorities of that Contracting Party, except with the permission of the filing airline. Tariffs may only take effect after approval has been given.
- (4) If one Contracting Party disapproves a fare, it must notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. In such cases, either Contracting Party may request consultations with the other Contracting Party. These consultations shall be held not later than 14 days after receipt of the request.
- (5) The tariffs to be charged by the designated airlines of both Contracting Parties for carriage between the United Kingdom and another country in the European Community shall be subject to the relevant applicable laws.

GR

Pat

## DRAFT ASA

### ARTICLE 9

#### Duties, Taxes and Fees

(1) The Contracting Parties shall relieve from all customs duties, national excise taxes and similar national fees:

(a) aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party; and

(b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

- (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
- (ii) passenger handling equipment and component parts;
- (iii) cargo-loading equipment and component parts;
- (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
- (v) instructional material and training aids;
- (vi) airline and operators' documents; and

(c) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

- (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
- (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
- (iii) spare parts including engines; and

(d) computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:

- (i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;
- (ii) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;
- (iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;
- (iv) the carrying out of security checks on passengers or cargo;

## DRAFT ASA

provided in the case of sub-paragraphs (b) -(d) they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The relief provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from such other Contracting Party.

AR



**DRAFT ASA**

**Article 10**

**Recognition of Certificates and Licenses**

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Chicago Convention.

(2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licenses granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party.

*MR*

*Pat*

## DRAFT ASA

### ARTICLE 11

#### Aviation Security

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

(2) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other 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, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

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

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that airlines it has designated to operate the agreed services on the specified routes, and the operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees that its designated airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) above required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party agrees that their designated airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the laws of each party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures applicable to security are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also act favourably upon any

**DRAFT ASA**

request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

*MR*

## DRAFT ASA

### ARTICLE 12

#### Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) of this Agreement (revocation or suspension of operating authorisation).

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance

Pat

MR

## DRAFT ASA

with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

(8) Where the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EC Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EC Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

*MR*

DRAFT ASA

ARTICLE 13

Leasing

The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to perform services using aircraft or aircraft and crew, leased from any company, including other airlines, subject to arrangements made from time to time between the Contracting Parties.

MR

Pat

DRAFT ASA

Article 14

**Provision of Statistics**

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

*Ar*

DRAFT ASA

ARTICLE 15

**Groundhandling**

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform, on a reciprocal basis, its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

*me*

*Pat*



DRAFT ASA

ARTICLE 16

**Transfer of Earnings**

Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

*ljl*

*Pat*

## DRAFT ASA

### ARTICLE 17

#### Airline Representation and Sales

A designated airline which:

- (a) is incorporated and has its principal place of business in the territory of one Contracting Party or an EC Member State; and
- (b) holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that Contracting Party or an EC Member State;

may:

- (i) in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;
- (ii) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;
- (iii) establish offices in the territory of the other Contracting Party; and
- (iv) engage in the sale and marketing of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

*PA*

*Pat*

## DRAFT ASA

### ARTICLE 18

#### User Charges

(1) User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges imposed on the airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by national airlines operating on scheduled international services.

(2) User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing appropriate and not excessive airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

(3) Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that consultations take place between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and that the competent charging authorities or bodies and the airlines exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that the competent charging authorities provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

(4) Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolutions procedures pursuant to Article 20, to be in breach of a provision of this Article, unless

(a) it fails to undertake a review, or fails to commission an independent review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or

(b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

MR

Pat

**DRAFT ASA**

**ARTICLE 19**

**Intermodal transport**

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

*MR*

*Pat*

DRAFT ASA

ARTICLE 20

**Consultation**

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

*ml*

*Pat*

## DRAFT ASA

### ARTICLE 21

#### Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
  - (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
  - (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the longest serving member currently serving on the Council of the International Civil Aviation Organization who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
- (5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
- (6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

Pat

MR

**DRAFT ASA**

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

*ML*

DRAFT ASA

ARTICLE 22

**Timetable Submission**

As long in advance as practicable, but not less than 30 days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within 30 days after receipt of a request from the aeronautical authorities, the designated airline(s) of one Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information regarding the nature of service, timetables, types of aircraft including the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

*mr*

*Pat*



**DRAFT ASA**

**ARTICLE 23**

**Registration with ICAO**

The present Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*MR*

*Pat*

DRAFT ASA

ARTICLE 24

Amendment

The Contracting Parties shall agree any amendments to this Agreement by an Exchange of Notes.

*AR*

*Pat*

## DRAFT ASA

### ARTICLE 25

#### Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at the end of a timetable period during which twelve months after the date of receipt of the notice will have elapsed, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

*MR*

DRAFT ASA

ARTICLE 26

Entry into Force

This Agreement shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at            this            day of  
in the English and Thai languages, both texts being equally authoritative. In the case  
of dispute, the English text shall prevail.

For the Government of the United  
Kingdom of Great Britain and  
Northern Ireland:

For the Government of the Kingdom of  
Thailand

*MR*

*Pat*

## บันทึกการหารือ

1. คณะผู้แทนเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่ และไอร์แลนด์เหนือ ได้พบกันที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 21 และ 22 พฤศจิกายน 2550 เพื่อหารือเกี่ยวกับข้อตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง การหารือเป็นไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรีและสร้างสรรค์
2. รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่าย ปรากฏดังเอกสารแนบท้าย 1
3. ทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับความร่วมมือด้านการบิน และได้หารือเรื่องต่าง ๆ ดังนี้
  - (1) ร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่ ("ความตกลง")
  - (2) ความจุ
  - (3) สิทธิรับขนการจราจร
  - (4) การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน
  - (5) การบริการเที่ยวบินเช่าเหมา
  - (6) ประเด็นการดำเนินธุรกิจและพิกัดอัตราค่าขนส่ง
4. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้บรรลุข้อตกลงและลงนามย่อความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและบันทึกความเข้าใจที่จะต้องขอความเห็นชอบต่อไป ดังเอกสารแนบท้าย 2
5. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายยังได้ตกลงให้ดำเนินการตามกระบวนการภายในประเทศที่จำเป็นเพื่อให้มีการลงนามในร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและบันทึกความเข้าใจ และเพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตระหว่างกันโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550

(ปัทมา ดันดิรุจนาพันธ์)

(มาร์ค รอดเมลล์)

นางสาวปัทมา ดันดิรุจนาพันธ์  
แทนเจ้าหน้าที่การเดินอากาศแห่ง  
ราชอาณาจักรไทย

นายมาร์ค รอดเมลล์  
แทนเจ้าหน้าที่การเดินอากาศแห่ง  
สหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ

คณะผู้แทนไทย

นางสาวปัทมา ตันติรุจนานนท์ (หัวหน้าคณะ)	ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ
นายยศ เลาศิลป์สมจิตร	ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน กรมการขนส่งทางอากาศ
นางสาวดุขฎิ ประทีปสินธุ์	หัวหน้าฝ่ายความตกลงและกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ กระทรวงคมนาคม
นางสาวเบญจมาศ ตันเวทยานนท์	เจ้าหน้าที่การทูต กองยุโรป 1 กรมยุโรป กระทรวงการต่างประเทศ
นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย	นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
นางสาวพิมพ์วรรณ แยมอยู่	นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ	นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
นางสาวธารารัตน์ จิตติชานนท์	เจ้าหน้าที่การทูต กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ
นางสาวธิตารัตน์ ผโลดม	นักวิชาการขนส่ง กระทรวงคมนาคม
นายดุขฎิ ประดิษฐบาทุกา	ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
นางกรรณก เทพพิทักษ์	ผู้จัดการส่วนภาคพื้นตะวันตก ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
นายก่อเกียรติ ดุสิตรัตน์กุล	เจ้าหน้าที่ประสานงานฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

คณะผู้แทนสหราชอาณาจักร

มาร์ค รอดเมลล์ (หัวหน้าคณะ)	หัวหน้าด้านการเจรจาการบินสำหรับรัสเซีย ซีไอเอส เอเชีย-แปซิฟิก และอเมริกาเหนือ กองการบินระหว่างประเทศและความปลอดภัย กรมการขนส่ง
อดี้ อัทซานาซ	ผู้จัดการด้านธุรกิจการค้าและความสัมพันธ์ทวิภาคี กองการบินระหว่างประเทศและความปลอดภัย กรมการขนส่ง
แอนดริว ฮูด	ผู้ช่วยที่ปรึกษาด้านกฎหมาย สำนักงานการต่างประเทศและเรือจักรภพ
เทรเวอร์ เมทสัน	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายอาวุโส ทบวงการบินพลเรือน
เอลิเนอร์ คีโล	หัวหน้าฝ่ายการเมือง สถานเอกอัครราชทูตอังกฤษ กรุงเทพฯ
สตีฟ บรูนิค	ผู้จัดการด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ บริติชแอร์เวย์ส
เควิน แมคคิลแลน	ผู้จัดการประจำประเทศ บริติชแอร์เวย์ส
ไนเจล มิลตัน	หัวหน้าด้านรัฐกิจสัมพันธ์ สายการบินเวอร์จิน แอตแลนติก

ร่าง  
บันทึกความเข้าใจ  
ระหว่าง  
เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของ  
รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ  
สหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ

1. คณะผู้แทนเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่ และไอร์แลนด์เหนือ ("สหราชอาณาจักร") ได้พบกันที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 21 และ 22 พฤศจิกายน 2550 เพื่อหารือเกี่ยวกับข้อตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง การหารือเป็นไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรีและสร้างสรรค์

**ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ**

2. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้จัดทำด้วยบทของร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่ ("ความตกลง") ดังปรากฏตามภาคผนวก ก คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้บทบัญญัติแห่งความตกลงจะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

3. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายรับทราบที่ ข้อ 3 วรรค 3 (จ) ของร่างความตกลง มีเจตนาในการอนุญาตให้เปลี่ยนแปลงขนาดของอากาศยานในลักษณะหนึ่งต่อหนึ่ง แทนที่จะเป็นในลักษณะของดาวกระจาย

**ความจุ**

4. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงว่า

- (1) จนถึงการกำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2551 สายการบินของทั้งสองฝ่ายอาจดำเนินบริการได้ถึง 21 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สำหรับเที่ยวบินรับขนผู้โดยสารหรือเที่ยวบินรับขนผู้โดยสารผสมสินค้า และได้ถึง 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สำหรับเที่ยวบินรับขนเฉพาะสินค้า ระหว่างจุดต่าง ๆ ในสหราชอาณาจักร และจุดต่าง ๆ ในประเทศไทย ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ และ
- (2) เริ่มตั้งแต่กำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2551 สายการบินของทั้งสองฝ่ายอาจดำเนินบริการได้ถึง 28 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สำหรับเที่ยวบินรับขนผู้โดยสารหรือเที่ยวบินรับขนผู้โดยสารผสมสินค้า ระหว่างจุดต่าง ๆ ในสหราชอาณาจักร และจุดต่าง ๆ ในประเทศไทย ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันอีกว่า เริ่มตั้งแต่กำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2551 สายการบินของทั้งสองฝ่ายอาจดำเนินบริการได้อย่างไม่มีข้อจำกัดในเรื่องจำนวนเที่ยว สำหรับเที่ยวบินรับขนเฉพาะสินค้า ระหว่างจุดต่าง ๆ ในสหราชอาณาจักร และจุดต่าง ๆ ในประเทศไทย ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ

**สิทธิรับขนการจราจร**

5. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายบรรลุความเข้าใจถึงการดำเนินการตามวรรค 4 ข้างต้น ดังนี้

- (1) สายการบินที่กำหนดของไทยอาจใช้สิทธิรับขนระหว่างทางสำหรับการจราจรเสรีภาพที่ห้าในจุดต่าง ๆ ในสหภาพยุโรป และสี่จุดใด ๆ ในเอเชีย และสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าพ้นไปยังจากจุดต่าง ๆ ในไอร์แลนด์ และจุดต่าง ๆ ในแคนาดา
- (2) สายการบินที่กำหนดของสหราชอาณาจักรอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ห้าได้ถึง 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สำหรับเที่ยวบินรับขนผู้โดยสาร หรือเที่ยวบินรับขนผู้โดยสาร



ผสมสินค้า ในจุดระหว่างทางทุกจุด และในจุดพันตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ก ของ บันทึกรความเข้าใจฉบับนี้

(3) นอกจากนี้ สายการบินที่กำหนดของสหราชอาณาจักรอาจใช้สิทธิรับขนการจราจร เสรีภาพที่ห้าได้ถึง 21 เที่ยวบินสัปดาห์ สำหรับเที่ยวบินรับขนผู้โดยสาร หรือเที่ยวบินรับ ขนผู้โดยสารผสมสินค้า ในจุดระหว่างทางทุกจุดในสหภาพยุโรปและสี่จุดระหว่างทางใด ๆ ในเอเชีย และในจุดพันตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ก ของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ และ

(4) นอกจากนี้ สายการบินที่กำหนดของสหราชอาณาจักรใช้สิทธิรับขนการจราจร เสรีภาพที่ห้า สำหรับเที่ยวบินรับขนเฉพาะสินค้า ในจุดระหว่างทางทุกจุดในสหภาพยุโรป และสี่จุดระหว่างทางใด ๆ ในเอเชีย และจุดพันตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก ก ของบันทึก ความเข้าใจฉบับนี้

### การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

6. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมจัดทำ ความร่วมมือในการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินอื่นสายหนึ่งหรือหลายสายใด ๆ ทั้งนี้ภายใต้ บังคับของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมการแข่งขันที่ใช้ภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความ ตกลงที่แจ้งกำหนดสายการบินนั้น

(ก) การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินของคู่ภาคี

#### ช่วงเส้นทางระหว่างประเทศ

- (1) เมื่อสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเข้า ร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย หนึ่งสำหรับช่วงเส้นทางระหว่างประเทศ การบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะไม่ถูก นับหักจากสิทธิความจุกความถี่ของภาคีผู้ทำความตกลงที่ซึ่งกำหนดสายการบินฝ่ายที่ ไม่ได้เป็นผู้ทำการบิน

#### ช่วงเส้นทางภายในประเทศ

- (2) เมื่อสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเข้า ร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายที่ดำเนิน บริการในช่วงเส้นทางภายในประเทศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะไม่มีข้อจำกัดในเรื่องความจุหรือความถี่ หรือจุดที่จะให้บริการสำหรับบริการใช้ชื่อ เที่ยวบินร่วมกัน โดยมีเงื่อนไขว่า การจราจรที่รับขนบนบริการนั้น ต้องเป็นบริการที่ ต่อเนื่องจากบริการระหว่างประเทศของสายการบินที่กำหนดนั้น

(ข) การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศที่สาม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเข้า ร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายใด ๆ ของ ประเทศที่สาม ในฐานะที่เป็นสายการบินผู้ทำการบิน ได้ด้วยจำนวนบริการต่อสัปดาห์ ใด ๆ ภายในสิทธิของตนตามวรรค 4 ข้างต้น

- (ค) การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันทุกเที่ยว
- (1) ในแต่ละเที่ยวบินที่ประกอบเป็นบริการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันนั้น สายการบินที่จะเป็นผู้ทำการบินจะต้องมีสิทธิในการทำการบินเที่ยวบินนั้น ๆ
  - (2) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายใด ๆ ในฐานะสายการบินผู้ไม่ได้ทำการบินได้ โดยไม่มีข้อจำกัดในเรื่องความจุหรือความถี่ หรือจุดที่จะให้บริการเที่ยวบินใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน
  - (3) ในแต่ละเที่ยวบินระหว่างสหราชอาณาจักรและประเทศไทย สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถให้บริการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันได้มากกว่าหนึ่ง
  - (4) เกี่ยวกับการขายบัตรโดยสารตามข้อตกลงการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน จะต้องแจ้งผู้ซื้อ ณ จุดที่ขายว่า สายการบินใดจะเป็นผู้ให้บริการในแต่ละส่วนของบริการ
- (ง) สายการบินผู้ทำการตลาดสามารถใช้ชื่อเที่ยวบินของตนในช่วงเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นใด ๆ ก็ได้ ครอบคลุมทั่วทั้งช่วงเส้นทางนั้นเป็นส่วนหนึ่งของบริการที่มีจุดอยู่ภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่แจ้งกำหนดสายการบินนั้น

#### บริการเที่ยวบินเช่าเหมา

7. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้หารือเกี่ยวกับบริการเที่ยวบินเช่าเหมา และได้บรรลุความเข้าใจดังนี้
- (1) คณะผู้แทนแต่ละฝ่ายได้ยืนยันเจตนาของเจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายตนที่จะสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินบริการเที่ยวบินเช่าเหมาแบบเหมาจ่ายระหว่างสหราชอาณาจักรและประเทศไทย คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้แสดงความเต็มใจที่จะอำนวยความสะดวกต่อคำขอและการอนุญาตแก่การทำการบินเที่ยวบินดังกล่าว
  - (2) คณะผู้แทนแต่ละฝ่ายได้แสดงความเต็มใจของเจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายตนที่จะอนุญาตสายการบินที่ให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาแบบเหมาจ่ายของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งให้สามารถขายเฉพาะที่นั่งโดยสารในแต่ละเที่ยวบินได้ถึงร้อยละ 20 ของความจุอากาศยานทั้งหมด
  - (3) คณะผู้แทนแต่ละฝ่ายได้ยืนยันความเต็มใจของเจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายตนที่จะอนุญาตให้รับขนส่งสินค้าบรรทุกไปกับเที่ยวบินเช่าเหมาสำหรับผู้โดยสารแบบเหมาจ่ายได้

#### ประเด็นเรื่องการดำเนินธุรกิจและพิกัดอัตราค่าขนส่ง

8. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้หารือประเด็นของขอบเขตเรื่องการดำเนินธุรกิจและพิกัดอัตราค่าขนส่งที่มีผลต่อการดำเนินบริการของสายการบิน คณะผู้แทนทั้งสองได้รับรองที่จะให้ความช่วยเหลือแก่สายการบินในการหยิบยกเรื่องเหล่านี้ต่อเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

9. คณะผู้แทนไทยรับทราบความเห็นของคณะผู้แทนสหราชอาณาจักรว่า กฎข้อบังคับด้านพิกัดอัตราค่าขนส่งควรมีน้อยที่สุดเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการคุ้มครองผู้บริโภค และขอเรียกร้องของคณะผู้แทนสหราชอาณาจักรว่า จะต้องมียกข้อคิดเห็นอันเหมาะสมไปยังเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อทำให้เกิดความมั่นใจว่า การอนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่งเป็นไปอย่างรวดเร็วที่สุด หากต้องได้รับการอนุมัติ

**การมีผลใช้บังคับ**

10. บันทึกความเข้าใจฉบับนี้ใช้แทนบันทึกความเข้าใจทุกฉบับก่อนหน้านี้ และจะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

ทำที่ ..... เมื่อ .....

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

แทนรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักร  
บริเตนใหญ่ และไอร์แลนด์เหนือ

จุดพื้นที่อาจดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดของสหราชอาณาจักร

ฮ่องกง บรูไน จุดต่าง ๆ ในออสเตรเลีย (เช่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ปาปัวนิวกินี  
ฟีจี) จุดต่าง ๆ ในฟิลิปปินส์ จาการ์ตา ไชล์ กัวลาลัมเปอร์ สิงคโปร์

ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ และรัฐบาล  
แห่งราชอาณาจักรไทย

เกี่ยวกับการบริการเดินอากาศ

รัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ และรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ต่อไปนี้  
เรียกว่า "ภาคีผู้ทำความตกลง"

ต่างเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก  
เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944

ปรารถนาที่จะทำความตกลงเพิ่มเติมจากอนุสัญญาดังกล่าว เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนาบริการ  
เดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่าย

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

## ร่างความตกลง

### ข้อ 1

#### คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะได้ให้ความหมายเป็นอย่างอื่น

(ก) คำว่า "อนุสัญญาชิคาโก" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 และรวมทั้ง (1) ข้อแก้ไขใด ๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 94 แห่งอนุสัญญานั้น โดยภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้ให้สัตยาบันแล้ว และ (2) ภาคผนวกใด ๆ หรือข้อแก้ไขใด ๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญานั้น ครอบคลุมทั้งข้อแก้ไขหรือภาคผนวกต่าง ๆ เช่นว่านั้นมีผลบังคับใช้กับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

(ข) คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีของสหราชอาณาจักรให้หมายถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง และสำหรับวัตถุประสงค์ของข้อ 8 ให้หมายถึงเจ้าหน้าที่การบินพลเรือน และในกรณีของประเทศไทยให้หมายถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือทั้งสองกรณีนั้น ให้หมายถึงบุคคลหรือองค์คณะใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ซึ่งในเวลานี้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหรือหน้าที่คล้ายคลึงกันดังกล่าวได้รับมอบหมาย

(ค) คำว่า "สายการบินที่กำหนด" ให้หมายถึง สายการบินซึ่งได้รับการกำหนดและมอบอำนาจให้ตามข้อ 4 แห่งความตกลงฉบับนี้

(ง) คำว่า "อาณาเขต" ที่เกี่ยวเนื่องกับรัฐ ให้มีความหมายตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 2 แห่งอนุสัญญาชิคาโก

(จ) คำว่า "บริการเดินอากาศ" "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" "สายการบิน" และ "การแวะลงมิใช่ความมุ่งประสงค์ทางการค้า" ให้มีความหมายตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 96 แห่งอนุสัญญาชิคาโกตามลำดับ

(ฉ) คำว่า "ความตกลงฉบับนี้" ให้รวมถึงข้อแก้ไขใด ๆ แห่งความตกลงฉบับนี้ด้วย

(ช) คำว่า "ค่าภาระ" ให้หมายถึง ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากสายการบิน โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหรือการได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่นั้น ให้ดำเนินการจัดหาทรัพย์สินหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานหรือของเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการบินผ่าน) หรือที่เกี่ยวข้องกับการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับอากาศยาน ลูกเรือ ผู้โดยสาร และสินค้า

(ซ) คำว่า "ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ" ให้หมายถึง เอกสารที่ออกให้แก่สายการบินเพื่อยืนยันว่า สายการบินที่พูดถึงนั้นมีความเชี่ยวชาญด้านความสามารถและการจัดระบบที่เชื่อถือได้ว่า การดำเนินการของอากาศยานเป็นไปอย่างปลอดภัยสำหรับกิจกรรมด้านการบินตามที่ระบุไว้ในใบรับรอง

(ฌ) คำว่า "รัฐสมาชิกประชาคมยุโรป" ให้หมายถึง รัฐที่เป็นภาคีผู้ทำความตกลงว่าด้วยสนธิสัญญาการก่อตั้งประชาคมยุโรป

## ร่างความตกลง

### ข้อ 2

#### การประยุกต์ใช้กับอนุสัญญาชिकाโก

บทบัญญัติแห่งความตกลงฉบับนี้จะอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาชिकाโก ตราบเท่าที่  
บทบัญญัติเหล่านั้นได้ถูกนำไปใช้กับการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ

## ร่างความตกลง

### ข้อ 3

#### การให้สิทธิ

- (1) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิแก่ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศของดนดังต่อไปนี้
- (ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของดนโดยไม่วะลง
  - (ข) สิทธิในการวะลงในอาณาเขตของดนโดยมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า
- (2) สายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิให้ดำเนินบริการเดินอากาศไม่ว่าจะเป็นการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า ไปรษณียภัณฑ์ หรือผสมกัน ดังนี้

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของสหราชอาณาจักรจะดำเนินบริการจุดต่าง ๆ หลังอาณาเขต - จุดต่าง ๆ ในสหราชอาณาจักร - จุดระหว่างทางต่าง ๆ - จุดต่าง ๆ ในไทย - จุดพันต่าง ๆ

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายของไทยจะดำเนินบริการจุดต่าง ๆ หลังอาณาเขต - จุดต่าง ๆ ในไทย - จุดระหว่างทางต่าง ๆ - จุดต่าง ๆ ในสหราชอาณาจักร - จุดพันต่าง ๆ

บริการและเส้นทางบินเหล่านี้ ต่อไปนี้จะเรียกว่า "บริการที่ตกลง" และ "เส้นทางบินที่ระบุ" ตามลำดับ

- (3) นอกจากสิทธิที่ระบุไว้ดังกล่าวข้างต้น ในขณะที่ดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบิน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเลือก

- (ก) ดำเนินบริการในทิศทางหนึ่งหรือทั้งสองทิศทาง
- (ข) รวมชื่อเที่ยวบินต่าง ๆ กันไว้ในการดำเนินการบินของอากาศยานครั้งเดียวกัน
- (ค) บริการระหว่างจุดระหว่างทาง และจุดพันต่าง ๆ กับจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงตามเส้นทางบินในแบบที่จะผสมรวมจุดเหล่านั้นอย่างไรก็ได้ และตามลำดับก่อนหลังอย่างไรก็ได้
- (ง) เว้นไม่วะลงจุดหนึ่งใด ๆ หรือหลายจุด ยกเว้นจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินนั้น
- (จ) ส่งต่อการจราจรจากอากาศยานใด ๆ ของดน ไปยังอากาศยานลำอื่นใด ๆ ของดน ณ จุดใดบนเส้นทางบิน และ



## ร่างความตกลง

- (จ) บริการระหว่างจุดต่าง ๆ หลังอาณาเขตกับจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของตน โดยเปลี่ยนหรือไม่เปลี่ยนอากาศยานหรือชื่อเที่ยวบินก็ได้ และเสนอและโฆษณาขายบริการดังกล่าวต่อสาธารณะ

โดยไม่มีข้อจำกัดด้านทิศทางหรือภูมิศาสตร์ และไม่มีการสูญเสียสิทธิใด ๆ ในการรับขนการจราจรตามที่ได้อนุญาตไว้เป็นอย่างอื่นภายใต้ความตกลงฉบับนี้

(4) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจไม่รับขนการจราจร ณ จุดระหว่างทางไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือไม่รับขนการจราจรในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังจุดขึ้น และกลับ เว้นแต่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงได้ตกลงร่วมกันเป็นครั้งคราว

(5) ไม่มีข้อความใดในข้อนี้ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในการรับขนผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อสินจ้างหรือค่าเช่าในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ไปยังจุดอื่นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น เว้นแต่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงได้ตกลงร่วมกันเป็นครั้งคราว

(6) ถ้าเหตุเนื่องมาจากการปะทะกันด้วยอาวุธ ภัยธรรมชาติใหญ่หลวง ความไม่สงบทางการเมือง หรือการบ่อนทำลาย ทำให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่สามารถดำเนินการตามเส้นทางปกติของตนได้ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะให้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะอำนวยความสะดวกให้มีการดำเนินการเช่นว่านั้นต่อไป โดยการจัดเส้นทางนั้นใหม่ตามความเหมาะสม

## ร่างความตกลง

### ข้อ 4

#### การกำหนดสายการบินและการอนุญาต

- (1) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินหลายสาย เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุของแต่ละฝ่าย และมีสิทธิเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดสายการบินดังกล่าว การกำหนดสายการบินเช่นว่านั้นให้กระทำโดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร
- (2) เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดเช่นว่านั้น และคำขอต่าง ๆ จากสายการบินที่กำหนด ในรูปแบบและวิธีที่ระบุไว้สำหรับการขออนุญาตดำเนินการและใบอนุญาตด้านเทคนิคต่าง ๆ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะให้การอนุญาตที่เหมาะสม โดยให้มีขั้นตอนความล่าช้าน้อยที่สุด โดยมีเงื่อนไขว่า
- (ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ
- 1) สายการบินนั้นได้ก่อตั้งขึ้นในอาณาเขตของสหราชอาณาจักร ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป และมีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป ตามกฎหมายของประชาคมยุโรป และ
  - 2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น และ
  - 3) สายการบินนั้นมีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินนั้นได้รับใบอนุญาตประกอบการ และ
  - 4) สายการบินนั้นมีเจ้าของโดยตรงหรือโดยกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ และการควบคุมอันแท้จริง โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป หรือประเทศสมาชิกสมาคมการค้าเสรียุโรป และ/หรือ คนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น
- (ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรไทย
- 1) สายการบินนั้นได้ก่อตั้งขึ้นในอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และได้รับอนุญาตตามกฎหมายของราชอาณาจักรไทย
  - 2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของราชอาณาจักรไทยมีและคงไว้ซึ่งการควบคุมอันแท้จริงของสายการบิน และ
  - 3) สายการบินนั้นมิใช่เจ้าของโดยตรงหรือโดยกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ และการควบคุมอันแท้จริงโดยราชอาณาจักรไทย และ/หรือ โดยคนชาติของราชอาณาจักรไทย

## ร่างความตกลง

- (ค) สายการบินที่กำหนดมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขที่วางไว้ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้อยู่เป็นปกติสำหรับการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่เป็นผู้พิจารณาคำขอนั้น
- (3) เมื่อสายการบินได้รับการแต่งตั้งและอนุญาต สายการบินนั้นอาจเริ่มดำเนินการที่ตกลง โดยมีเงื่อนไขว่า สายการบินนั้นได้ดำเนินการสอดคล้องกับข้อบทที่มีผลใช้บังคับอยู่ของความตกลงฉบับนี้

## ร่างความตกลง

### ข้อ 5

#### การปฏิเสธ การเพิกถอน และการพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ

(1) ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจปฏิเสธ เพิกถอน พักใช้ หรือจำกัดการให้การอนุญาตประกอบการ หรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

(ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ เมื่อ

- 1) สายการบินนั้นไม่ได้ก่อตั้งขึ้นในอาณาเขตของสหราชอาณาจักร ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป หรือไม่มีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป ตามกฎหมายของประชาคมยุโรป หรือ
- 2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินไม่ได้ดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือไม่ได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น หรือ
- 3) สายการบินนั้นไม่มีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินนั้นได้รับใบอนุญาตประกอบการ หรือ
- 4) สายการบินนั้นไม่ได้มีเจ้าของโดยตรงหรือโดยกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ หรือไม่ได้รับการควบคุมอันแท้จริง โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป หรือประเทศสมาชิกสมาคมการค้าเสรียุโรป และ/หรือ คนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น
- 5) สายการบินนั้นได้รับอนุญาตให้ดำเนินการบริการภายใต้ความตกลงทวิภาคีระหว่างไทยกับรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปอื่นสามารถแสดงให้เห็นว่า การใช้สิทธิรับขนการจราจรภายใต้ความตกลงฉบับนี้ตามเส้นทางหนึ่งซึ่งรวมจุดในรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปอื่นนั้นด้วย เป็นการหลีกเลี่ยงข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิรับขนการจราจรที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับอื่นนั้น หรือ
- 6) สายการบินนั้นมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศซึ่งออกโดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป และไม่มี ความตกลงทวิภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างไทยกับรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปนั้น และรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปนั้นปฏิเสธที่จะให้สิทธิรับขนการจราจรแก่สายการบินที่กำหนดของประเทศไทย

(ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรไทย

- 1) สายการบินนั้นไม่ได้ก่อตั้งขึ้นในอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย หรือไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายของราชอาณาจักรไทย
- 2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของราชอาณาจักรไทยไม่ได้มีและคงไว้ซึ่งการควบคุมอันแท้จริงของสายการบิน และ

## ร่างความตกลง

- 3) สายการบินนั้นไม่มีเจ้าของโดยตรงหรือโดยกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ หรือไม่ได้รับการควบคุมอันแท้จริงโดยราชอาณาจักรไทย และ/หรือ โดยคนชาติของราชอาณาจักรไทย
- (ค) ในกรณีที่สายการบินดำเนินการไม่สอดคล้องกับกฎหมายหรือข้อบังคับซึ่งใช้เป็นปกติและสมเหตุสมผล โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สิทธิเหล่านั้น หรือ
- (ง) ถ้าสายการบินไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในความตกลงฉบับนี้ หรือ
- (จ) ในกรณีที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไม่สามารถดำเนินการอันสมควรในการปรับปรุงความปลอดภัยตามข้อ 12 วรรค (2) หรือ
- (ฉ) ตามข้อ 12 วรรค (6)
- (2) เว้นแต่จะจำเป็นที่ต้องดำเนินการโดยทันทีในการเพิกถอน พักใช้ หรือตั้งเงื่อนไขบังคับ ตามที่ระบุไว้ในวรรค (1) ของข้อนี้ เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับต่อไป สิทธิดังกล่าวจะดำเนินการได้หลังจากมีการปรึกษาหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น
- (3) ในการใช้สิทธิของตนภายใต้วรรค 2 และไม่ทำให้เกิดผลเสียต่อสิทธิของตนภายใต้วรรค 1 (ก) 5) และ 6) ของข้อนี้ ประเทศไทยจะไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสายการบินของรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป หรือประเทศสมาชิกสมาคมการค้าเสรียุโรป ในเหตุเรื่องสัญชาติ

## ร่างความตกลง

### ข้อ 6

#### การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

- (1) กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับกับการเข้ามาและการออกจากอาณาเขตของตนของอากาศยานซึ่งใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ หรือเที่ยวบินของอากาศยาน เช่นว่านั้น เหนืออาณาเขตนั้น จะใช้บังคับแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ด้วย
- (2) กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับกับการเข้ามา การพักแรม และการออกจากอาณาเขตของตนของคนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ อาทิเช่น พิธีการต่างๆ เกี่ยวกับการเข้า การออก การอพยพออกจากประเทศ และการเข้ามาอยู่ ตลอดจนมาตรการศุลกากรและสุขาภิบาล จะใช้บังคับแก่คนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งรับขนโดยอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ขณะที่อยู่ภายในอาณาเขตดังกล่าว
- (3) ในการใช้กฎหมายและข้อบังคับซึ่งกำหนดไว้ในข้อนี้ มิให้ภาคีผู้ทำความตกลงให้โอกาสแก่สายการบินของตนในทางที่ดีกว่าที่ให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

## ร่างความตกลง

### ข้อ 7

#### การแข่งขันที่เป็นธรรมและการอุดหนุนภาครัฐ

- (1) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะมีโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะแข่งขันในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ
- (2) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะยินยอมให้สายการบินที่กำหนดแต่ละสายตัดสินใจเกี่ยวกับความถี่และความจุตามที่ดินจะเสนอบริการในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้ เพื่อให้สอดคล้องกับสิทธินี้ จะไม่มีภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดจะกระทำการฝ่ายเดียวในการจำกัดปริมาณการจราจร ความถี่ หรือความสม่ำเสมอของบริการ หรือแบบอากาศยานแบบหนึ่งหรือหลายแบบที่ใช้ดำเนินบริการ โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ยกเว้นจะถูกกำหนดด้วยเหตุผลด้านศุลกากร ด้านเทคนิค ด้านปฏิบัติการ หรือด้านสิ่งแวดล้อม ภายใต้เงื่อนไขแบบเดียวกันที่สอดคล้องกับข้อ 15 แห่งอนุสัญญาชิคาโก
- (3) จะไม่มีภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดออกข้อกำหนดบังคับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในเรื่องการได้โอกาสก่อนผู้อื่น สัดส่วนการขนส่ง ค่าธรรมเนียมการตอบไม่ขัดข้อง หรือข้อกำหนดอื่นใด ๆ ที่เกี่ยวกับความถี่ ความถี่ หรือการจราจร ซึ่งไม่สอดคล้องกับจุดมุ่งหมายแห่งความตกลงฉบับนี้
- (4) จะไม่มีภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดกำหนดให้สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งต้องยื่นขออนุญาตใช้ตารางการบิน กำหนดการบินของเที่ยวบินแบบไม่ประจำ หรือแผนดำเนินบริการ เว้นแต่จะถูกกำหนดบนพื้นฐานการไม่เลือกปฏิบัติเพื่อที่จะทำให้เป็นไปตามเงื่อนไขรูปแบบเดียวกันตามที่ระบุไว้ในวรรค (2) ของข้อนี้ หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งกำหนดให้ยื่นเพื่อความมุ่งประสงค์ด้านข้อมูล ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นจะต้องลดภาระการดำเนินการให้เหลือน้อยที่สุดกับตัวแทนการขนส่งและสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
- (5) จะไม่มีภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดจะยินยอมให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของตน ทั้งโดยร่วมกับสายการบินอื่นใด ๆ สายหนึ่งหรือหลายสาย หรือโดยลำพัง ใช้อำนาจทางการตลาดในทางที่ผิดในวิธีที่มีความตั้งใจหรือดูเหมือนตั้งใจ ทำให้คู่แข่งอ่อนแออย่างหนัก หรือการกีดกันให้คู่แข่งออกจากเส้นทางไป
- (6) จะไม่มีภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดจัดหาหรือยินยอมให้มีการอุดหนุนภาครัฐหรือให้การช่วยเหลือแก่หรือไปยังสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของตน ในทางที่จะส่งผลกระทบต่อโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ที่จะแข่งขันในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งถูกกำหนดโดยความตกลงฉบับนี้
- (7) การอุดหนุนหรือการช่วยเหลือภาครัฐให้หมายความถึง การจัดเตรียมให้การสนับสนุนทั้งทางตรงและทางอ้อม บนพื้นฐานของการเลือกปฏิบัติ แก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งโดยรัฐ หรือโดยสาธารณชนหรือองค์กรเอกชนที่ถูกแต่งตั้งหรือควบคุมโดยรัฐ โดยไม่มีข้อจำกัดถึงการสนับสนุน ซึ่งอาจรวมถึงการชดเชยผลประโยชน์ที่ขาดทุน การจัดหาเงินทุน การไม่ต้องชำระเงินคืนหรือเงินกู้ยืมในสิทธิพิเศษ การให้ผลประโยชน์ทางการเงินโดยการละเว้นผลกำไรหรือการรับคืนวงเงินครบกำหนด การละเว้นการส่งเงิน

## ร่างความตกลง

คินกองทุนสาธารณะ การยกเว้นภาษี การชดเชยภาวะด้านการเงินที่เรียกเก็บโดยหน่วยงานของรัฐ หรือ การเลือกปฏิบัติซึ่งการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสนามบิน น้ำมันเชื้อเพลิง หรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นที่เหมาะสมซึ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินการโดยปกติในการบริการเดินอากาศ

(8) ในกรณีที่ภาคีผู้ทำความตกลงให้การอุดหนุนหรือการช่วยเหลือภาครัฐแก่สายการบินที่กำหนด ในส่วนที่เกี่ยวกับการดำเนินการบริการภายใต้ความตกลงฉบับนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงนั้นจะต้องกำหนดให้สายการบินนั้นแสดงการอุดหนุนหรือการช่วยเหลืออย่างชัดเจนและแยกบัญชีออกมาต่างหาก

(9) หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเชื่อว่า สายการบินที่กำหนดของตนได้ถูกเลือกปฏิบัติ หรือปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม หรือ การอุดหนุนหรือการช่วยเหลือซึ่งได้รับการพิจารณาหรือจัดหาโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งให้แก่หรือไปยังสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น จะส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงหรือกำลังมีผลกระทบต่อโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกที่จะแข่งขันในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งถูกกำหนดโดยความตกลงฉบับนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกอาจจะร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกัน และแจ้งไปยังภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งถึงเหตุผลที่ทำให้ตนไม่พอใจ การปรึกษาหารือเหล่านี้จะได้จัดให้มีขึ้นไม่ช้ากว่า 15 วันหลังจากได้รับการร้องขอ



## ร่างความตกลง

### ข้อ 8

#### พิกัดอัตราค่าขนส่ง

- (1) เพื่อความมุ่งประสงค์ของข้อตกลงเหล่านี้ คำว่า พิกัดอัตราค่าขนส่ง ให้หมายถึง ราคาที่จ่ายให้เพื่อการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระและสินค้า และเงื่อนไขภายใต้การใช้ราคาเหล่านั้น รวมถึงราคาและเงื่อนไขสำหรับตัวแทนและบริการเสริมอื่น ๆ แต่ไม่รวมถึงค่าตอบแทนหรือเงื่อนไขในการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์
- (2) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะอนุญาตให้ใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งในการบริการเดินอากาศที่กำหนดโดยสายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายที่อยู่บนพื้นฐานของการพิจารณาเชิงพาณิชย์ในตลาด ไม่มีภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายใดกำหนดให้สายการบินของตนต้องปรึกษาหารือกับสายการบินอื่น ๆ เกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ตนเรียกเก็บหรือเสนอที่จะเรียกเก็บในบริการที่ครอบคลุมโดยข้อตกลงเหล่านี้
- (3) ในกรณีที่กฎหมายภายในประเทศได้บัญญัติไว้ ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจกำหนดให้ต้องแจ้งหรือยื่นขออนุมัติใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่มากกว่า 30 วันก่อนที่พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอจะมีผลใช้บังคับ คำขอที่อยู่ในระหว่างการพิจารณาอนุมัติโดยภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะถูกเก็บรักษาเป็นความลับระหว่างสายการบินที่ยื่นขอกับภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น และจะไม่ถูกนำไปใช้ภายนอกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตจากสายการบินที่ยื่นขอ พิกัดอัตราค่าขนส่งจะมีผลใช้บังคับหลังจากได้รับการอนุมัติแล้ว
- (4) ถ้าภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่อนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่ง จะต้องแจ้งให้ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุผลของการไม่อนุมัตินั้น ในกรณีเช่นว่านี้ ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกับภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเหล่านี้จะต้องจัดให้มีขึ้นไม่ช้ากว่า 14 วันหลังจากได้รับการร้องขอ
- (5) พิกัดอัตราค่าขนส่งที่จะเรียกเก็บโดยสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายในการขนส่งระหว่างสหราชอาณาจักรและประเทศอื่นในประชาคมยุโรปจะต้องขึ้นอยู่กับกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่ใช้อยู่

## ร่างความตกลง

### ข้อ 9

#### คำอากร ภาษี และค่าธรรมเนียม

(1) ภาษีผู้ทำความตกลงจะได้รับการยกเว้นจากอากรศุลกากร ภาษีสรรพสามิตภายในประเทศ และค่าธรรมเนียมภายในประเทศที่คล้ายคลึงกันทั้งปวง

(ก) อากาศยานที่ใช้ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาษีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง และ

(ข) รายการดังต่อไปนี้ซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาษีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้นำเข้ามาใช้ในอาณาเขตของภาษีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

- 1) อุปกรณ์การซ่อมแซม บำรุงรักษา และให้บริการ และชิ้นส่วนประกอบ
- 2) อุปกรณ์บริการผู้โดยสาร และชิ้นส่วนประกอบ
- 3) อุปกรณ์บรรทุกสินค้า และชิ้นส่วนประกอบ
- 4) อุปกรณ์รักษาความปลอดภัย รวมถึงชิ้นส่วนประกอบที่ใช้ร่วมกับอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย
- 5) อุปกรณ์ที่ใช้ในการเรียนการสอนและเครื่องช่วยการฝึกอบรม
- 6) เอกสารของสายการบินและผู้ดำเนินการ และ

(ค) รายการดังต่อไปนี้ซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาษีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้นำเข้าไปหรือได้รับการจัดเตรียมไว้ให้อาณาเขตของภาษีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

- 1) พัสดุอากาศยาน (รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงรายการเช่นว่านี้ เช่น อาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ) ไม่ว่าจะนำเข้ามาใช้หรือนำขึ้นบนอากาศยานในอาณาเขตของภาษีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
- (ii) เชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และวัสดุทางเทคนิคที่ใช้สิ้นเปลือง
- (iii) เครื่องอะไหล่อากาศยาน รวมถึงเครื่องยนต์ และ

(ง) อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วนประกอบที่สายการบินที่กำหนดของภาษีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้นำเข้ามาใช้ในอาณาเขตของภาษีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อที่จะช่วยในเรื่องใดเรื่องหนึ่งหรือหลายเรื่องดังต่อไปนี้

- 1) การซ่อมแซม บำรุงรักษา หรือให้บริการของอากาศยาน
- 2) การบริการผู้โดยสารที่ท่าอากาศยาน หรือนำขึ้นบนอากาศยาน
- 3) การบรรทุกสินค้าขึ้นบนหรือลงจากอากาศยาน
- 4) การปฏิบัติการตรวจรักษาความปลอดภัยผู้โดยสารและสินค้า

## ร่างความตกลง

โดยมีเงื่อนไขว่า ในกรณีของวรรค (ข) – (ง) รายการทั้งหลายเป็นรายการเพื่อใช้บนอากาศยาน หรือ จำกัดอยู่ภายในท่าอากาศยานระหว่างประเทศที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสถานที่ทำการหรือการบำรุงรักษา บริการเดินอากาศระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดที่เกี่ยวข้องนั้น

(2) การยกเว้นจากอากรศุลกากร ภาษีสรรพสามติภายในประเทศ และค่าธรรมเนียมภายในประเทศ ที่คล้ายคลึงกัน จะไม่รวมไปถึงค่าบริการที่อยู่บนพื้นฐานของต้นทุนการให้บริการที่ได้จัดให้แก่สายการบิน ที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง อีกฝ่ายหนึ่ง

(3) อุปกรณ์และวัสดุที่อ้างถึงในวรรค (1) ของข้อนี้อาจบังคับให้ถูกเก็บรักษาไว้ภายใต้การดูแลหรือ ควบคุมของเจ้าหน้าที่ที่เหมาะสม

(4) การยกเว้นที่ได้รับตามข้อนี้จะมีได้ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคี ผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมีข้อตกลงกับสายการบินอื่นสายหนึ่งหรือหลายสายในการให้อิมหรือโอนสิ่งของ ต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในวรรค (1) ของข้อนี้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ภายใต้เงื่อนไขว่า สายการบินอื่นสายหนึ่งหรือหลายสายเช่นว่านั้นจะได้รับการบรรเทาในลักษณะเดียวกันจากภาคีผู้ทำความ ตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นด้วย

## ร่างความตกลง

### ข้อ 10

#### การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

- (1) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ในระหว่างระยะเวลาที่มีผลใช้ได้ จะได้รับการยอมรับนับถือจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้นจะต้องเท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญาชิคาโก
- (2) อย่างไรก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ ซึ่งใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ออกให้กับหรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตน โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

## ร่างความตกลง

### ข้อ 11

#### การรักษาความปลอดภัยการบิน

(1) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอในเวลาใด ๆ ให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยในเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ อากาศยาน หรือการปฏิบัติการบิน ซึ่งนำมาใช้โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะจัดให้มีขึ้นภายใน 30 วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอ

(2) โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยัดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และพิธีสารว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ทำอากาศยาน ซึ่งให้บริการแก่การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988 อนุสัญญาว่าด้วยการผสมสารในวัตถุระเบิดพลาสติกเพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจจับ ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 1991 และความตกลงว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินใด ๆ ที่มีผลผูกพันกับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

(3) เมื่อมีการร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยัดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

(4) ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่าส่วนที่ข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัย เช่นว่านั้น มีผลใช้กับภาคีผู้ทำความตกลง ภาคีผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้สายการบินที่ตนแจ้งแต่งตั้งให้ทำการบินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตนปฏิบัติตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น

(5) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า สายการบินที่กำหนดของตนจะถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่อ้างถึงในวรรค (4) ข้างต้น ซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก อาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า สายการบินที่กำหนดของตนจะถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินให้เป็นไปตามกฎหมายของแต่ละภาคี สำหรับการเข้าไปยัง

## ร่างความตกลง

การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายได้มีการใช้มาตรการที่พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตน ที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขนขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

(6) เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุที่อากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

## ร่างความตกลง

### ข้อ 12

#### ความปลอดภัยการบิน

(1) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอในเวลาใด ๆ ให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ อากาศยาน หรือการปฏิบัติการบิน ซึ่งนำมาใช้โดยภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะจัดให้มีขึ้นภายใน 30 วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอ

(2) ภายหลังกการหารือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพบว่าภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้ซึ่งหรือดำเนินการให้ได้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องดังกล่าวอย่างน้อยได้ผลเท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาชิคาโกในขณะนั้น ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกจะต้องแจ้งให้ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงการค้นพบเหล่านั้นและขั้นตอนต่าง ๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นจะต้องดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม ความล้มเหลวของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการดำเนินการที่เหมาะสมภายใน 15 วัน หรือนานกว่านี้ตามที่ตกลงกัน จะเป็นเหตุแห่งการนำข้อ 5 (1) ของความตกลงฉบับนี้ (การปฏิเสธ การเพิกถอน หรือการพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ) มาใช้

(3) โดยไม่รวมความตามข้อผูกมัดที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญาชิคาโก เป็นที่ตกลงกันว่า อากาศยานใด ๆ ที่ทำการบินโดย หรือภายใต้ข้อตกลงการเช่าอากาศยานซึ่งเป็นทำการบินในนามของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ในบริการที่ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งในขณะที่อากาศยานอยู่ภายในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง อาจอยู่ภายใต้การตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับอำนาจของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งในอากาศยานและรอบอากาศยานเพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของเอกสารที่เกี่ยวกับอากาศยานและลูกเรือ และสภาพที่ปรากฏของอากาศยานและอุปกรณ์ต่าง ๆ ของอากาศยาน (ในข้อนี้เรียกว่า "การตรวจสอบในลานจอด") ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่สมเหตุผล

(4) หากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใดเป็นผลให้

(ก) มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า อากาศยานหรือการทำการบินของอากาศยานนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำที่ระบุไว้ในอนุสัญญาชิคาโกในขณะนั้น หรือ

ข. มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ขาดการบำรุงรักษาที่มีประสิทธิภาพ และขาดการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาชิคาโกในขณะนั้น

ภายใต้วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในข้อ 33 ของอนุสัญญาชิคาโก ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายที่ทำการตรวจสอบสามารถที่จะสรุปได้อย่างอิสระว่า คุณสมบัติต่าง ๆ ในใบรับรองหรือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยานหรือลูกเรือของอากาศยานนั้น ได้ถูกออกให้หรือเทียบให้ยังมีผลใช้บังคับอยู่ หรือคุณสมบัติต่าง ๆ ที่อากาศยานที่ใช้ทำการบินนั้น ไม่ได้เท่าเทียมกับหรือสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาชิคาโก

(5) ในกรณีที่มีการเข้าไปเพื่อดำเนินการตรวจสอบในลานจอดกับอากาศยานที่ใช้ทำการบินโดยสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค (3) ของข้อนี้ ได้รับการ

## ร่างความตกลง

ปฏิเสธจากตัวแทนของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายนั้น ภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสามารถจะลงความเห็นได้อย่างอิสระว่ามีเหตุร้ายแรงอันควรเชื่อตามที่กล่าวไว้ในวรรค (4) ของข้อนี้เกิดขึ้น และนำไปสู่ผลสรุปตามที่กล่าวไว้ในวรรคนั้น

(6) ภาตีสผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตให้สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยทันทีที่ภาตีสผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกสรุปว่าการดำเนินการโดยทันทีมีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการทำการบินของสายการบิน ไม่ว่าจะเป็ผลมาจากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใด การปฏิเสธการเข้าไปเพื่อตรวจสอบในลานจอด การปรึกษาหารือหรืออื่นใด

(7) การดำเนินการใด ๆ ของภาตีสผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค (2) หรือวรรค (6) ของข้อนี้ จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป

(8) ในกรณีที่ฝ่ายสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปอื่น สิทธิต่าง ๆ ของภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งภายใต้ข้อนี้ จะนำไปใช้อย่างเท่าเทียมในเรื่องการนำไปใช้ การใช้สิทธิ หรือการคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัย โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปอื่นนั้น และในเรื่องของการอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศแก่สายการบินนั้น



## ร่างความตกลง

### ข้อ 13

#### การเช่าอากาศยาน

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะดำเนินบริการโดยใช้อากาศยาน หรืออากาศยานและลูกเรือ ซึ่งเช่ามาจากบริษัทใด ๆ รวมทั้งสายการบินอื่น ๆ ได้ ทั้งนี้ภายใต้บังคับแห่งข้อตกลงที่จัดทำขึ้นเป็นครั้งคราวระหว่างภาคีผู้ทำความตกลง

## ร่างความตกลง

### ข้อ 14

#### การจัดการรายการสถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย จะจัดส่งรายการสถิติรายคาบหรือ  
ข้อสนเทศที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับการรับขนการจราจรบนบริการที่ตกลงให้แก่กัน เมื่อได้รับการร้องขอ

## ร่างความตกลง

### ข้อ 15

#### การบริการภาคพื้น

ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย สายการบินที่กำหนดแต่ละสายจะมีสิทธิที่จะดำเนินบริการภาคพื้นของตนเอง ("การบริการด้วยตนเอง") ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง บนพื้นฐานต่างตอบแทน หรือมีสิทธิที่จะเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการที่ให้บริการภาคพื้นในบริการทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน ในกรณีที่กฎหมายและข้อบังคับเช่นนั้นจำกัดหรือป้องกันการบริการตนเอง และในกรณีที่ไม่มีการแข่งขันที่มีประสิทธิผลระหว่างผู้ให้บริการที่ให้บริการภาคพื้น สายการบินที่กำหนดแต่ละสายจะได้รับการปฏิบัติบนพื้นฐานของการไม่เลือกปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวกับการเข้าถึงการบริการตนเองและบริการภาคพื้นที่ให้บริการโดยผู้ให้บริการรายหนึ่งหรือหลายราย

## ร่างความตกลง

### ข้อ 16

#### การโอนรายได้

สายการบินที่กำหนดแต่ละสายอาจร้องขอการเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและส่งเงินรายได้ท้องถิ่นในส่วนที่เหลือจากการใช้จ่ายในท้องถิ่นกลับไปยังประเทศตามที่ตนจะเลือก การเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและการส่งเงินรายได้จะได้รับอนุญาตให้กระทำได้ทันทีโดยปราศจากข้อจำกัด ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีผล ณ เวลาที่เงินรายได้เช่นว่านั้นได้เสนอในการเปลี่ยนแปลงและการส่งเงิน และจะต้องไม่ขึ้นอยู่กับค่าธรรมเนียมอื่นใด ๆ ยกเว้นที่เรียกเก็บเป็นปกติ โดยธนาคารในการดำเนินการเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและส่งเงินรายได้ดังกล่าว

## ร่างความตกลง

### ข้อ 17

#### ตัวแทนสายการบินและการขาย

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งซึ่ง

- (ก) จัดตั้งขึ้นและมีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งหรือรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป และ
- (ข) ถือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศซึ่งออกให้โดยเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น หรือรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป

อาจ

- (i) นำบุคลากรของตนเองในด้านการจัดการ ด้านเทคนิค ด้านปฏิบัติการ และพนักงานผู้เชี่ยวชาญอื่นซึ่งสายการบินได้พิจารณาอย่างมีเหตุผลแล้วว่ามีควมจำเป็นสำหรับการจัดให้บริการเดินอากาศ เข้ามาและให้อยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวกับการเข้ามา การพำนักอาศัย และการจ้างงาน ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น
- (ii) ใช้บริการและบุคลากรขององค์กร บริษัท หรือสายการบินอื่นใด ๆ ที่ดำเนินบริการอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
- (iii) จัดตั้งสำนักงานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และ
- (iv) ดำเนินการขายและการตลาดของการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งโดยตรงหรือผ่านทางตัวแทน หรือคนกลางอื่นที่ได้รับแต่งตั้งจากสายการบิน สายการบินอาชขาย และบุคคลใด ๆ มีอิสระที่จะซื้อ ซึ่งการขนส่งเช่นว่านั้น ด้วยเงินสกุลท้องถิ่นหรือเงินสกุลอื่นที่แลกเปลี่ยนได้โดยเสรี

## ร่างความตกลง

### ข้อ 18

#### คำภาระ

(1) คำภาระซึ่งเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจเรียกเก็บจากสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น จะต้องยุติธรรม สมเหตุสมผล ไม่เลือกปฏิบัติอย่างไม่ยุติธรรม และแบ่งตามประเภทผู้ใช้บริการอย่างเป็นธรรม ไม่ว่าในกรณีใด คำภาระที่เรียกเก็บจากสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องไม่สูงกว่าคำภาระที่ได้ชำระโดยสายการบินของชาติตนที่ดำเนินบริการเดินอากาศแบบประจำระหว่างประเทศ

(2) คำภาระที่เรียกเก็บจากสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจสะท้อนถึงแต่ไม่เกินกว่าค่าใช้จ่ายเต็มที่ที่เกิดขึ้นกับเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานผู้มีอำนาจเรียกเก็บในการจัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกและบริการที่เหมาะสมและไม่เกินความจำเป็นเกี่ยวกับสนามบิน สภาพแวดล้อม สนามบิน เครื่องช่วยการเดินอากาศ และเครื่องรักษาความปลอดภัยการบิน และบริการต่าง ๆ ณ ท่าอากาศยาน หรือภายในระบบท่าอากาศยาน คำภาระเช่นว่านั้นอาจรวมถึงค่าตอบแทนตามควรของทรัพย์สินต่าง ๆ ภายหลังจากหักค่าเสื่อมราคา เครื่องอำนวยความสะดวกและบริการต่าง ๆ ซึ่งได้เรียกเก็บคำภาระเป็นไปตามหลักประสิทธิภาพและหลักประหยัด

(3) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อให้มั่นใจว่า เจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานผู้มีอำนาจเรียกเก็บคำภาระในอาณาเขตของตนกับสายการบินผู้ใช้บริการและเครื่องอำนวยความสะดวกจัดให้มีการปรึกษาหารือร่วมกัน และเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานผู้มีอำนาจเรียกเก็บคำภาระกับสายการบินแลกเปลี่ยนข้อมูลที่อาจจำเป็นเพื่อยินยอมให้มีการทบทวนความถูกต้องเกี่ยวกับความเหมาะสมของคำภาระนั้น ตามหลักการในวรรค (1) และ (2) ของข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อให้มั่นใจว่า เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บคำภาระแจ้งล่วงหน้าตามควรซึ่งข้อเสนอใด ๆ เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงคำภาระให้แก่ผู้ใช้บริการ เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถแสดงความคิดเห็นของตนได้ก่อนที่การเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

(4) ในการดำเนินกระบวนการระงับข้อพิพาทตามที่กล่าวไว้ในข้อ 20 จะไม่มีภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งบัพญญูติแห่งข้อนี้ เว้นแต่

(ก) ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมิได้ดำเนินการทบทวน หรือไม่ได้สั่งการให้ทบทวนโดยอิสระ ซึ่งคำภาระหรือทางปฏิบัติที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ร้องเรียกมา ภายในระยะเวลาอันควร หรือ

(ข) ภายหลังจากการทบทวนดังกล่าวแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมิได้ดำเนินการท้วงปวงภายในขอบเขตอำนาจของตนเพื่อที่จะเยียวยาแก้ไขคำภาระหรือทางปฏิบัติใดที่ไม่สอดคล้องกับข้อนี้

## ร่างความตกลง

### ข้อ 19

#### การขนส่งหลายรูปแบบ

ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ว่าจ้างการขนส่งหลายรูปแบบใดซึ่งเป็นการต่อเนื่องกับการขนส่งทางอากาศ มาถึงหรือไปจากจุดใด ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง หรือประเทศที่สาม สายการบินอาจเลือกที่จะดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบของตนด้วยตนเองหรือทำข้อตกลงจัดให้มีการขนส่งหลายรูปแบบ รวมถึงการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินอื่น การบริการหลายรูปแบบเช่นว่านั้นอาจได้รับการเสนอเป็นบริการตรงและเป็นราคาเดียวสำหรับการขนส่งทางอากาศและการขนส่งหลายรูปแบบร่วมกัน โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้โดยสารและผู้ขนส่งได้รับแจ้งเกี่ยวกับผู้ให้บริการขนส่งที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

## ร่างความตกลง

ข้อ 20

### การปรึกษาหารือ

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเมื่อใดก็ได้ในเรื่องเกี่ยวกับการนำไปใช้ การตีความ การใช้ หรือการแก้ไขความตกลงฉบับนี้ หรือการปฏิบัติตามความตกลงฉบับนี้ การปรึกษาหารือเช่นว่านี้ ซึ่งอาจเป็นการหารือร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ ให้เริ่มต้นภายในระยะเวลา 60 วัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษร เว้นแต่ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น



## ร่างความตกลง

### ข้อ 21

#### การระงับข้อพิพาท

- (1) ถ้ามีข้อพิพาทใด ๆ เกิดขึ้น ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ ในชั้นต้นภาคีผู้ทำความตกลงจะพยายามตกลงกันโดยการเจรจาระหว่างกัน
- (2) ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงไม่อาจตกลงกันได้ด้วยการเจรจา ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายอาจตกลงกันเสนอข้อพิพาทให้แก่บุคคลหรือองค์คณะใด ๆ หรือภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้เสนอข้อพิพาทนั้นไปขอคำวินิจฉัยจากคณะอนุญาโตตุลาการสามคนโดยมีวิธีการจัดตั้งดังนี้
  - (ก) ภายใน 30 วันหลังจากได้รับการร้องขอให้มีอนุญาโตตุลาการ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่ายละหนึ่งคน และภายในระยะเวลา 60 วัน อนุญาโตตุลาการทั้งสองนั้นจะตกลงแต่งตั้งบุคคลที่มีสัญชาติของประเทศที่สามเป็นอนุญาโตตุลาการคนที่สามผู้ซึ่งจะปฏิบัติหน้าที่ประธานคณะอนุญาโตตุลาการ
  - (ข) ถ้าการแต่งตั้งใด ๆ ไม่สามารถดำเนินการได้ภายในกำหนดระยะเวลาตามที่ระบุไว้ข้างต้น ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้ประธานคณะมนตรีแห่งองค์การการbinพลเรือนระหว่างประเทศให้ดำเนินการแต่งตั้งตามที่จำเป็นภายใน 30 วัน ถ้าประธานคณะมนตรีเป็นผู้มีสัญชาติของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง รองประธานคณะมนตรีจะได้รับการร้องขอให้ดำเนินการแต่งตั้ง ถ้ารองประธานคณะมนตรีเป็นผู้มีสัญชาติของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง สมาชิกผู้ปฏิบัติหน้าที่ในคณะมนตรีแห่งองค์การการbinพลเรือนระหว่างประเทศยาวนานที่สุดในขณะนั้นจะได้รับการร้องขอให้ดำเนินการแต่งตั้ง
- (3) เว้นแต่เป็นไปตามที่บัญญัติดังต่อไปนี้ในข้อนี้ หรือภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น คณะอนุญาโตตุลาการจะพิจารณากำหนดเขตอำนาจของตน กำหนดกระบวนการพิจารณาของตนเอง การประชุมจะมีขึ้นไม่ช้ากว่า 30 วัน โดยคำสั่งของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือโดยการร้องขอของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด หลังจากที่ได้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการแล้วเสร็จ เพื่อกำหนดประเด็นที่จะพิจารณาและกระบวนการพิจารณาเฉพาะ
- (4) เว้นแต่ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น หรืออนุญาโตตุลาการจะกำหนดเป็นอย่างอื่น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยื่นรายงานข้อพิพาทภายใน 45 วันหลังจากการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการแล้วเสร็จ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยื่นคำโต้แย้งภายใน 60 วันของการยื่นรายงานข้อพิพาทของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น คณะอนุญาโตตุลาการจะเปิดการพิจารณาเมื่อภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้ร้องขอหรือด้วยดุลพินิจของคณะอนุญาโตตุลาการเอง ภายใน 30 วันหลังจากครบกำหนดเวลาให้ยื่นคำให้การแก้ฟ้อง
- (5) คณะอนุญาโตตุลาการต้องพยายามทำคำวินิจฉัยเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 30 วันหลังจากวันสิ้นสุดการพิจารณา หรือภายใน 30 วันหลังจากวันที่ได้รับคำโต้แย้งจากทั้งสองฝ่าย ในกรณีที่ไม่มีกรฟ้องคำให้การ คำวินิจฉัยให้ใช้คะแนนเสียงข้างมาก
- (6) ภาคีผู้ทำความตกลงสามารถยื่นคำร้องขอคำอธิบายคำวินิจฉัยได้ภายใน 15 วันหลังจากได้รับคำวินิจฉัย และให้แจ้งคำอธิบายเช่นว่านี้ภายใน 15 วันนับจากการร้องขอดังกล่าว

## ร่างความตกลง

(7) คำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการจะมีผลผูกพันกับภาคีผู้ทำความตกลง

(8) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของอนุญาโตตุลาการที่ตนแต่งตั้งขึ้น ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ของคณะอนุญาโตตุลาการนั้น ให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายรับผิดชอบอย่างเท่า ๆ กัน รวมทั้งค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยประธานคณะมนตรี รองประธานคณะมนตรี หรือสมาชิกของคณะมนตรีแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ดำเนินการตามขั้นตอนที่ระบุไว้ในวรรค (2)(ข) ของข้อนี้

## ร่างความตกลง

### ข้อ 22

#### การยื่นเสนอตารางการบิน

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องจัดให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งล่วงหน้าเท่าที่จะปฏิบัติได้ แต่ไม่น้อยกว่า 30 วันก่อนเริ่มดำเนินการที่ตกลง หรือการแก้ไขใด ๆ จากนั้น หรือภายใน 30 วันหลังจากได้รับคำขอจากเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศ ซึ่งข้อเสนอสอดคล้องกับลักษณะของบริการ ตารางการบิน แบบอากาศยาน รวมทั้งความจุที่จัดในแต่ละเส้นทางที่ระบุ และข้อเสนอสอดคล้องอื่นใด อันอาจต้องเพื่อให้เป็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่าได้ดำเนินการโดยถูกต้องตามข้อกำหนดแห่งความตกลงฉบับนี้แล้ว

## ร่างความตกลง

ข้อ 23

การจดทะเบียนกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ความตกลงฉบับปัจจุบันจะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

## ร่างความตกลง

### ข้อ 24

#### การแก้ไขความตกลง

ภาคีผู้ทำความตกลงจะยอมรับการแก้ไขความตกลงใด ๆ ของความตกลงฉบับนี้โดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

## ร่างความตกลง

### ข้อ 25

#### การเลิกความตกลง

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเมื่อใดก็ได้ว่า ได้ตัดสินใจที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้ คำบอกกล่าวเช่นว่านั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ความตกลงฉบับนี้จะเป็นอันสิ้นสุดหลังจากวันที่ได้รับคำบอกกล่าวไปสิบสองเดือน ณ วันสิ้นสุดของตารางการบิน เว้นแต่จะได้มีการตกลงร่วมกัน ให้ถอนคำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้นสุดกำหนดเวลานั้น ในกรณีที่ไม่มีการตอบรับจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ให้ถือว่าคำบอกเลิกความตกลง ให้ถือว่าคำบอกกล่าวเลิกความตกลงเป็นอันได้รับเมื่อเวลาผ่านไป 14 วัน หลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับแจ้ง

