

(สำเนา)

เลขรับ ๑๖๖๒/๒๕๕๕ วันที่ ๑ ต.ค. ๒๕๕๕

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๙๖๖๐

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกความเข้าใจระหว่างราชอาณาจักรไทยและราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยน
ทางการทูตของประเทศไทยและเนเธอร์แลนด์

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจฯ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ในเรื่องนี้ รวม ๒ ฉบับ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกความเข้าใจระหว่างราชอาณาจักรไทย
และราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตของประเทศไทยและเนเธอร์แลนด์
รวม ๒ ฉบับ เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจฯ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ดังกล่าว รวม ๒ ฉบับ
มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)

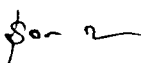
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

ผู้บังคับบัญชาในกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักงานการประชุม

อรทัย พิมพ์

ภัทรมาน

ฉันทยาตรวจ

Memorandum of Understanding

The delegations of the Kingdom of Thailand and the Kingdom of the Netherlands met at Bangkok, Thailand, on 25 April 2007, for the discussions of their bilateral aviation relations.

A list of the two delegations is attached hereto as **Attachment 1**.

The discussions were held in a cordial and friendly atmosphere and the following understandings have been reached.

1. Designation, Authorisation and Revocation

Both delegations agreed to modify Article 3 of the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Kingdom of the Netherlands for air services between and beyond their respective territories (the Agreement), signed at Bangkok on 29 April 1971. The new Article 3 is as **Attachment 2**.

2. Aviation Safety

Both delegations agreed to modify Article 4 (aviation safety) of the Agreement. The new Article 4 is as **Attachment 3**.

3. Route Schedule

The two Delegations agreed to modify the routes mentioned in the Schedule to the Agreement as amended by CMoU dated 29 July 2003. The new Schedule is as **Attachment 4**.

4. Capacity and Frequencies

Pursuant to paragraph (4) of Article 6 of the Agreement, the following was agreed:

4.1) Passenger/combination services

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate unlimited frequencies with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes.

Unless otherwise agreed, the designated airline(s) of the Netherlands shall not operate more than two (2) services per week via points in Thailand to Australia.

4.2) All-Cargo Services

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate unlimited frequencies with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes.

Kan



5. Traffic Rights

It was agreed that, in operating the air services with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes:

5.1) passenger/combination services

The designated airline(s) of each Contracting Party may enjoy full 3rd and 4th freedom traffic rights. With regard to 5th freedom traffic rights, at the first stage, the designated airline(s) of each Contracting Party may exercise up to seven (7) flights per week. However, traffic making a stop-over at points in Thailand or at points in the Netherlands of 72 hours or less will not be regarded as 5th freedom traffic.

It was understood that the current commercial agreement between the designated airlines of the two Contracting Parties will remain to be in effect until the end of IATA Summer Schedule 2007 and will then cease to exist.

5.2) all-cargo services

The designated airline(s) of each Contracting Party may enjoy full 3rd, 4th and 5th freedom traffic rights.

6. Code-sharing Arrangements

Both delegations agreed to replace code-sharing arrangements provision as specified in paragraph 4 of the CMoU dated 5 September 2002 as follows:

“In operating air services on the agreed routes, the designated airline(s) of either Contracting Party may enter into joint operating arrangements with any other airline(s) which holds the appropriate route and traffic rights, in the following manner:

1. Bilateral Code Share

(a) International sectors

Where the designated airline(s) of both Contracting Parties enter into code-sharing arrangements, the frequencies used by the non-operating carrier will not be counted against that carrier's capacity entitlement.

(b) Domestic sectors

Where the designated airline(s) of either Contracting Party enters into code-sharing arrangements with the carrier(s) which operates a domestic route network in the territory of the other Contracting Party, there will be no capacity and frequency limits on the code-share services, provided that the traffic carried on such services is the continuation to/from its international services.

2. Same Contracting Party Code Share

The designated airline(s) of one Contracting Party, while operating along specified routes, may enter into code-sharing arrangements with each other, whereby the frequency used by the operating carrier will be counted against that carrier's capacity entitlement.

Ran

3. Third - Party Code Share

The designated airline(s) of each Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with any airline(s) of third countries. In such cases, one code-sharing service is counted against that designated airline(s) under its own entitlement as one frequency.

Note: It was further agreed that each airline involved in code-sharing arrangements pursuant to this paragraph shall, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.”

7. Provisional Effect

The two Delegations agreed to recommend to their respective governments to adopt the above-mentioned changes to Capacity and frequencies, Schedule and Articles 3 and 4 of the Agreement.

The above-mentioned amendments to the Agreement will be implemented through an Exchange of Notes and will enter into force after the confirmation by an exchange of notes through diplomatic channels that the respective internal legal requirements of both parties have been complied with.

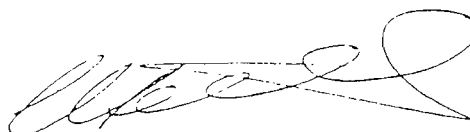
Pending the exchange of diplomatic notes in accordance with paragraph (4) of Article 6 and paragraph (1) of Article 12 of the Agreement for changes in Capacity and frequencies, amendment of the Agreement and the Schedule, the aeronautical authorities of both countries will act in accordance with these amendments as from the date of signature of the present MoU, that shall replace CMoU dated 29 July 2003.

The paragraphs with regard to Traffic Rights and Code-sharing Arrangements in this MoU will come into effect as from the date of signature of this MoU.

Done at Bangkok on 25 April 2007.



(Mrs. Kannikar Kemavuthanon)
For the Delegation of
the Kingdom of Thailand



(Mr. Alphons Daniëls)
For the Delegation of
the Kingdom of the Netherlands

List of the Netherlands Delegation

1. Mr. Alphons Daniëls Head
Chief Negotiator DGTL
Ministry of Transport, Public Works and Water
Management
2. Mrs. Prachee van Brandenburg-Kulkarni
Senior Policy Advisor DGTL,
Ministry of Transport, Public Works and Water
Management
3. Mr. Robert Jumelet
Deputy Transport Advisor,
Ministry of Foreign Affairs
4. Mr. Jan Willem Reijrink
Deputy Director Government & Industry Affairs,
Martinair Holland NV
5. Mr. Guus Jonker
Director Government & Industry Affairs
KLM Royal Dutch Airlines
6. Mr. Edgar van Asperen
Route Manager Asia Pacific & MESA
KLM Royal Dutch Airlines
7. Ms. Thirza Schaap
Government & Industry Affairs
KLM Royal Dutch Airlines
8. Mr. Erik Boer
Deputy Head of Mission
Embassy of the Kingdom of the Netherlands
Bangkok

Kau

TD

Article 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of the designation, and of applications from the designated air carrier(s), in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

a) in the case of an air carrier designated by the Kingdom of the Netherlands:

i. the air carrier is established in the territory of the Kingdom of the Netherlands under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Community law; and

ii. effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

iii. the air carrier has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; and

iv. the air carrier is owned directly or through majority ownership and effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other States listed in Annex and/or nationals of such other States.

b) in the case of an air carrier designated by Thailand:

i) a preponderant part of its ownership and effective control are vested in Thailand or in its nationals.

3. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where:

a) in the case of an air carrier designated by the Kingdom of the Netherlands:

i. the air carrier is not established in the territory of the Kingdom of the Netherlands under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Community law;

Kan



ii. effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

iii. the air carrier does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; or

iv. the air carrier is not owned and effectively controlled directly or through majority ownership by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other States listed in Annex and/or nationals of such other States; or

v. the air carrier fails to comply with or has infringed the laws or regulations of Thailand, or

vi. the air carrier fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement, or

vii. the air carrier is already authorised to operate under a bilateral agreement between Thailand and another Member State and Thailand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

viii. the air carrier designated holds an Air Operators Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between Thailand and that Member State and that Member State has denied traffic rights to the air carrier designated by Thailand.

b) in the case of an air carrier designated by Thailand:

i. the air carrier cannot prove that a preponderant part of its ownership and effective control are vested in Thailand or in its nationals, or

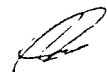
ii. the air carrier fails to comply with or has infringed the laws or regulations of the Kingdom of the Netherlands, or

iii. the air carrier fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

The right to suspend shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party unless immediate suspension or imposition of condition is essential to prevent further infringements of laws or regulations.

4. In exercising its right under paragraph 3, and without prejudice to its rights under paragraph 3(a) (vii) and (viii) of this Article, Thailand shall not discriminate between air carriers of EC Member States on the grounds of nationality.

Ran



5. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

6. At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised, may begin to operate the agreed services, provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Annex

List of other States referred to in Article 3

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).

Ross



Article 4

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties, shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise as valid, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

(2) Either aeronautical authority may request technical discussions concerning the safety standards maintained and administered by the other aeronautical authority relating to aircrew, aircraft, airport serving international air transport, technical supervision and operation of the airlines operating the air transport services agreed upon between both aeronautical authorities. If, following such technical discussions, both aeronautical authorities agree that one aeronautical authority does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards established pursuant to the Convention, the other aeronautical authority may notify the former aeronautical authority of the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The notified aeronautical authority shall take appropriate corrective action.

(3) Where the Kingdom of the Netherlands has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State, the rights of Thailand under the safety provisions of the agreement between the Kingdom of the Netherlands that has designated the air carrier and Thailand shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

Kan



Schedule

Section 1

Routes to be operated in both directions by the airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of Thailand:

Any Points in Thailand – Any Intermediate Points – Any Points in the Netherlands – Any Points Beyond.

The designated airline or airlines of the Kingdom of Thailand may, on any or all flights, omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on the route(s) begin at a point in Thailand.

Section 2

Routes to be operated in both directions by the airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:

Any Points in the Netherlands – Any Intermediate Points – Any Points in Thailand – Any Points Beyond.

The designated airline or airlines of the Kingdom of the Netherlands may, on any or all flights, omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on the route(s) begin at a point in the Netherlands.

Kan

AA

บันทึกความเข้าใจ

คณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักรไทยและราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์พบกันที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย ในวันที่ 25 เมษายน 2550 เพื่อหารือเกี่ยวกับความสัมพันธ์ด้านการบินสองฝ่ายของประเทศทั้งสอง

รายชื่อคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายแนบไว้เป็นดั่ง เอกสารแนบ 1

การหารือดำเนินไปในบรรยากาศอันเป็นมิตรอันดียิ่ง และได้บรรลุความเข้าใจดังต่อไปนี้

1. การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การให้อนุญาตและการเพิกถอนใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขข้อ 3 แห่งความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่ายและพื้นที่จากนั้นไป (ความตกลงฯ) ลงนามที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2514 ข้อ 3 ใหม่เป็นดั่ง เอกสารแนบ 2

2. ความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขข้อ 4 (ความปลอดภัยการบิน) แห่งความตกลงฯ ข้อ 4 ใหม่เป็นดั่ง เอกสารแนบ 3

3. ใบพิกัดเส้นทางบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขเส้นทางบินตามที่ได้ระบุไว้ในใบพิกัดของความตกลงฯ ที่ได้แก้ไขแล้ว โดยบันทึกความเข้าใจฉบับ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2546 ใบพิกัดใหม่เป็นดั่ง เอกสารแนบ 4

4. ความจุและความถี่

ตามความในวรรค (4) ของข้อ 6 แห่งความตกลงฯ ได้มีการตกลง ดังนี้

4.1) บริการขนส่งผู้โดยสาร / ผู้โดยสารผสมสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการด้วยความถี่อย่างไม่จำกัด ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ซึ่งจะจัดจำนวนที่นั่งอย่างไรก็ได้ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

เว้นแต่จะตกลงเป็นอย่างอื่น สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของเนเธอร์แลนด์จะไม่ดำเนินการบริการมากกว่าสอง (2) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ผ่านจุดต่าง ๆ ในประเทศไทยไปยังออสเตรเลีย

4.1) บริการขนส่งเฉพาะสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการด้วยความถี่อย่างไม่จำกัด ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ซึ่งจะจัดจำนวนที่นั่งอย่างไรก็ได้ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

5. สิทธิรับขนการจราจร

เป็นที่ตกลงกันว่า ในการดำเนินบริการเดินอากาศด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ในการจัดรูปแบบอากาศยานใด ๆ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

5.1) บริการขนส่งผู้โดยสาร / ผู้โดยสารผสมสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้อย่างเต็มที่ สำหรับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ในขั้นแรก สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิได้ถึงเจ็ด (7) เทียบต่อสัปดาห์ อย่างไรก็ตาม การจราจรพักค้างที่จุดต่าง ๆ ในประเทศไทย หรือจุดต่าง ๆ ในเนเธอร์แลนด์เป็นเวลา 72 ชั่วโมงหรือน้อยกว่า ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5

เป็นที่เข้าใจว่า ความตกลงทางพาณิชย์ฉบับปัจจุบันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะยังคงมีผลใช้จนถึงสิ้นสุดกำหนดการบินประจำฤดูร้อน 2550 ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และจะไม่มีผลอีกต่อไป

5.2) บริการขนส่งเฉพาะสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 4 และ 5 ได้อย่างเต็มที่

6. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแทนที่ข้อบ่งชี้ว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันที่ระบุในวรรค 4 ของบันทึกความเข้าใจฉบับวันที่ 5 กันยายน 2545 ดังนี้

“ในการทำการบินตามเส้นทางที่ตกลงกัน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเข้าร่วมในการทำการบินร่วมกันกับสายการบินอื่นสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งมีสิทธิในเส้นทางและสิทธิขนส่งการจราจรที่เหมาะสม ในลักษณะต่อไปนี้

1. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันสองฝ่าย

(ก) ช่วงเส้นทางระหว่างประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความถี่ที่ใช้โดยสายการบินที่มีใช้ผู้ดำเนินการบิน จะไม่นำมาคำนวณหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

(ข) ช่วงเส้นทางภายในประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งทำการบินเส้นทางภายในประเทศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะไม่มีการจำกัดความจุกความถี่สำหรับบริการร่วมนั้น ทั้งนี้ การจราจรที่รับขนในบริการดังกล่าวจะต้องเป็นการจราจรต่อเนื่องไปยัง/มาจาก บริการระหว่างประเทศของตน

2. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ขณะทำการบินตามเส้นทางที่กำหนด อาจเข้าร่วมการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันเอง โดยความถี่ที่ใช้โดยสายการบินที่ดำเนินบริการ จะถูกนับหักจากสิทธิความจุกของสายการบินนั้น

3. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับประเทศที่สาม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อื่นใดของประเทศที่สาม ในกรณีเช่นว่านี้ บริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหนึ่งเที่ยวบิน จะถูกนับหักสิทธิหนึ่งหน่วยความถี่จากสิทธิของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) นั้น

หมายเหตุ เป็นที่ตกลงกันอีกด้วยว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมในการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันตามความในวรรคนี้ ในการขายบัตรโดยสารของตน จะต้องแสดงให้เห็นแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขายว่าสายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินบริการจริงในแต่ละช่วงของบริการและสายการบินใดบ้างที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ"

7. การมีผลใช้ชั่วคราว

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะเสนอให้รัฐบาลของตนรับรองการแก้ไขตามที่อ้างถึงข้างต้นในเรื่องความจุกและความถี่ ไบพิกัต และข้อ 3 และ 4 แห่งความตกลงฯ

การแก้ไขความตกลงฯ ตามที่อ้างถึงข้างต้นจะถูกนำไปปฏิบัติหลังจากการแลกเปลี่ยนหนังสือ และจะมีผลบังคับใช้หลังจากมีการยืนยันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือผ่านช่องทางการทูตซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายภายในของภาคีทั้งสองตามลำดับ

ในระหว่างที่รอการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตตามความในวรรค (4) ของข้อ 6 และวรรค (1) ของข้อ 12 แห่งความตกลงฯ สำหรับการเปลี่ยนแปลงความจุกและความถี่ การแก้ไขความตกลงฯ และไบพิกัต เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองประเทศจะปฏิบัติให้สอดคล้องตามการแก้ไขเหล่านี้นับแต่วันที่ลงนามบันทึกความเข้าใจฉบับปัจจุบัน ซึ่งจะแทนที่บันทึกความเข้าใจฉบับวันที่ 29 กรกฎาคม 2546

วรรคต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับสิทธิรับขบวนการจราจรและการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบิน
ร่วมกันในบันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับจากวันที่ลงนามบันทึกความเข้าใจฉบับนี้

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2550

กรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์

(นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์)

สำหรับคณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักรไทย

อัลฟอน แดเนี่ยล

(นายอัลฟอน แดเนี่ยล)

สำหรับคณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักร

เนเธอร์แลนด์

รายชื่อคณะผู้แทนไทย

1. นางกรรณิการ์ เขมมาวุฒานนท์
รองอธิบดี กรมการขนส่งทางอากาศ
2. นายสำเริง คำสุภาพ
ผู้อำนวยการส่วนตรวจการขนส่งทางอากาศ
กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นางสาวดวงพร อัจฉริยวิวิธ
ผู้อำนวยการส่วนเดินอากาศภายในประเทศ
กรมการขนส่งทางอากาศ
4. นางสาวดุษฎี ประทีปสินธุ์
หัวหน้าส่วนความตกลงและกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ
กระทรวงคมนาคม
5. นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
6. นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
7. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
8. นางสาวธารารัตน์ จิตติขานนท์
เลขานุการโท
กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ
9. นายปานทิต ชนะภัย
ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการตลาด
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
10. นางกรรณก เทพพิทักษ์
ผู้จัดการภาคพื้นตะวันตก ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
11. นายเชิดศักดิ์ ไวอาสา
ผู้ช่วยผู้จัดการกอง ฝ่ายพิกิตอัตราค่าขนส่ง
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
12. นายก่อเกียรติ ดุสิตรัตนกุล
ผู้ช่วยผู้จัดการกอง ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

หัวหน้าคณะ

รายชื่อคณะผู้แทนเนเธอร์แลนด์

1. นายอัลฟอน แดเนียล
หัวหน้าฝ่ายการเจรจา กรมการบินพลเรือน
กระทรวงการขนส่ง งานสาธารณะ และการจัดการทางน้ำ
2. นางปราซี แวน บรันเตนเบิร์ก-กุลการ์นี
ที่ปรึกษาอาวุโสด้านนโยบาย กรมการบินพลเรือน
กระทรวงการขนส่ง งานสาธารณะ และการจัดการทางน้ำ
3. นายโรเบิร์ต จูมีเล็ท
รองที่ปรึกษาด้านการขนส่ง
กระทรวงการต่างประเทศ
4. นายแจน วิลเลียม ไรจิงค์
รองผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจและอุตสาหกรรม
สายการบินมาร์ตินแอร์ ฮอลแลนด์ เอ็นวี
5. นายกุส จองเกอร์
ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจและอุตสาหกรรม
สายการบินเคแอลเอ็ม รอยัล ดัตช์
6. นายเอ็ดการ์ แวน แอสเปเรน
ผู้จัดการเส้นทางบิน เอเชียแปซิฟิก ตะวันออกกลางและเอเชียใต้
สายการบินเคแอลเอ็ม รอยัล ดัตช์
7. นางสาวเทอร์ซา สแซพ
ฝ่ายรัฐกิจและอุตสาหกรรม
สายการบินเคแอลเอ็ม รอยัล ดัตช์
8. นายอีริก โบเออร์
รองหัวหน้าภารกิจ
สถานเอกอัครราชทูตราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์
กรุงเทพฯ

หัวหน้าคณะ

ข้อ 3

1. ภาคิผู้ทำควมดกลงแต่ละฝ่ยมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสาย เพื่อควมมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ดกลง ตามเส้นทางบินที่กำหนด โดยแจ้งไปยังภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ่ยหนึ่งเป็นลยลักษณะอักษร

2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบิน และคำขออนุญาตจากสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ่ยหนึ่งจะให้การอนุญาตและออกใบอนุญาตที่เหมาะสมด้วยความล่ำซำน้อยที่สุด ตามรูปแบบและธรรมเนียมที่ระบุไว้สำหรับการให้อนุญาตประกอบการและใบอนุญาตทางเทคนิคต่าง ๆ ภายใต้วรรค 3 และ 4 โดยมีเงื่อนไขว่า ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์

1) สายการบินนั้นก่อตั้งขึ้นในอาณาเขตของราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป และมีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิก ตามกฎหมายของประชาคมยุโรป และ

2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น และ

3) สายการบินมีสถานที่ทำการที่เป็นหลักในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ และ

4) สายการบินมีเจ้าของโดยตรง หรือ มีกรรมสิทธิส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงโดยรัฐสมาชิก และ/หรือ คนชาติของรัฐสมาชิก และ/หรือ โดยรัฐสมาชิกอื่นที่ระบุในภาคผนวก และ/หรือคนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย

1) กรรมสิทธิส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่ในประเทศไทย หรือคนชาติ

3. ภาคิผู้ทำควมดกลงฝ่ยใดฝ่ยหนึ่งอาจปฏิเสธ เพิกถอน พักใช้ หรือจำกัดการให้อนุญาตประกอบการ หรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ่ยหนึ่ง เมื่อ

ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์

1) สายการบินนั้นไม่ได้ก่อตั้งในอาณาเขตของราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป หรือไม่มีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิก ตามกฎหมายของประชาคมยุโรป

2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบิน ไม่ได้ดำเนินการหรือไม่ได้คงไว้ โดยรัฐสมาชิกที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือไม่ได้มีการระบุถึง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น หรือ

3) สายการบินไม่มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบิน ได้รับใบอนุญาตประกอบการ หรือ

4) สายการบินไม่ได้เป็นของและได้รับการควบคุมอันแท้จริงโดยตรง หรือ มีกรรมสิทธิ์ ส่วนสาระสำคัญโดยรัฐสมาชิก และ/หรือ คนชาติของรัฐสมาชิก และ/หรือ โดยรัฐสมาชิกอื่นที่ระบุ ในภาคผนวก และ/หรือ คนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น หรือ

5) สายการบินดำเนินการไม่สอดคล้อง หรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของประเทศ ไทย หรือ

6) สายการบินไม่ดำเนินบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฯ ฉบับ ปัจจุบัน หรือ

7) สายการบินได้รับอนุญาตให้ดำเนินการภายใต้ความตกลงสองฝ่ายระหว่างไทยและ รัฐสมาชิกอื่น และประเทศไทยสามารถแสดงให้เห็นว่า การใช้สิทธิรับขนการจราจรภายใต้ความ ตกลงฯ นี้ในเส้นทางหนึ่งซึ่งรวมจุดในรัฐสมาชิกอื่น เป็นการหลีกเลี่ยงข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิรับ ขนการจราจรที่ระบุไว้ในความตกลงอีกฉบับหนึ่งนั้น หรือ

8) สายการบินที่กำหนดมิใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้โดยรัฐสมาชิกและ ไม่มีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายระหว่างไทยและรัฐสมาชิกนั้น และรัฐสมาชิก นั้นปฏิเสธสิทธิรับขนการจราจรแก่สายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย

1) สายการบินไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ากรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุม อันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่ในประเทศไทย หรือคนชาติ หรือ

2) สายการบินดำเนินการไม่สอดคล้อง หรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของ ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ หรือ

3) สายการบินไม่ดำเนินบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฯ ฉบับ ปัจจุบัน

สิทธิพักใช้จะกระทำได้หลังจากการหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเท่านั้น เว้นแต่การพักใช้หรือการตั้งเงื่อนไขโดยทันทีนั้นจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมาย หรือข้อบังคับต่อไปอีก

4. ในการใช้สิทธิภายใต้วรรค 3 และปราศจากผลกระทบต่อสิทธิภายใต้วรรค 3(ก) (7) และ (8) ของข้อนี้ ประเทศไทยจะไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสายการบินของรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปในเหตุ เรื่องของสัญชาติ

5. เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจต้องการให้สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแสดงให้เห็นที่พอใจว่าสายการบินนั้นมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับ ซึ่งเจ้าหน้าที่นั้นใช้อยู่เป็นปกติและมีเหตุผลแก่การดำเนินการบริการเดินทางอากาศเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของอนุสัญญาฯ

6. ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการตามวรรค (1) และ (2) ของข้อนี้แล้ว สายการบินที่กำหนดและได้รับอนุญาตนั้นอาจเริ่มดำเนินการที่ตกลงเมื่อใดก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่มีการดำเนินการเว้นแต่พิกัดอัตราค่าขนส่งที่จัดทำตามข้อบทแห่งข้อ 8 ของความตกลงฯ ฉบับปัจจุบันมีผลใช้บังคับอยู่สำหรับบริการนั้น

ภาคผนวก

รายชื่อรัฐอื่น ๆ ที่อ้างถึงในข้อ 3

- (ก) สาธารณรัฐไอซ์แลนด์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ข) ราชรัฐลิทเตินสไตน์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ค) ราชอาณาจักรนอร์เวย์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ง) สมาพันธรัฐสวิส (ภายใต้ความตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและสมาพันธรัฐสวิสว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ)

ข้อ 4

(1) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ในระหว่างระยะเวลาที่มีผลใช้ได้ จะได้รับการยอมรับว่าใช้ได้ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้น จะต้องเท่าเทียมกับหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้กับหรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตน โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือโดยรัฐอื่นใด เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

(2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้มีการหารือทางเทคนิคเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยที่ดำเนินการหรือคงไว้โดยเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของอีกฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับลูกเรือ, อากาศยาน ท่าอากาศยานที่ให้บริการแก่การขนส่งระหว่างประเทศ การดูแลทางเทคนิค และการทำการบินของสายการบินที่ดำเนินบริการขนส่งทางอากาศที่ตกลงกันระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศทั้งสอง ในการหารือดังกล่าว หากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศทั้งสองตกลงว่าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้หรือดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยและความต้องการในในเรื่องดังกล่าวอย่างน้อยเท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอีกฝ่ายหนึ่งอาจแจ้งให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายแรกให้ทราบถึงขั้นตอนต่าง ๆ ที่เห็นว่าจำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายที่ได้รับแจ้งจะต้องดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม

(3) ที่ซึ่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกของประชาคมยุโรปอื่น สิทธิของประเทศไทยภายใต้ข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบินของความตกลงระหว่างราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ที่ได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนดและประเทศไทย จะใช้อย่างเท่าเทียมในเรื่องการรับ การใช้ หรือการคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยโดยรัฐสมาชิกของประชาคมยุโรปอื่นนั้น และในเรื่องของการให้อนุญาตประกอบการของสายการบินนั้น

ใบพิกัด

ตอนที่ 1

เส้นทางที่จะดำเนินการ ในทั้งสองทิศทาง โดยสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่กำหนดโดยรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

จุดใด ๆ ในประเทศไทย – จุดระหว่างทางใด ๆ – จุดใด ๆ ในเนเธอร์แลนด์ – จุดพื้นใด ๆ

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของราชอาณาจักรไทยอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใด ๆ ข้างต้น ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางบินเหล่านี้เริ่มต้นที่ ณ จุดหนึ่งในไทย

ตอนที่ 2

เส้นทางที่จะดำเนินการในสองทิศทางโดยสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่กำหนดโดยรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์

จุดใด ๆ ในเนเธอร์แลนด์ – จุดระหว่างทางใด ๆ – จุดใด ๆ ในประเทศไทย – จุดพื้นใด ๆ

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์อาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใด ๆ ข้างต้น ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางบินเหล่านี้เริ่มต้นที่ ณ จุดหนึ่งในเนเธอร์แลนด์

Draft
(Thai Note)

No. /

Ministry of Foreign Affairs,
Sri Ayudhaya Road,
Bangkok 10400.

B.E. 2552 (2009)

Excellency,

I have the honour to refer to the consultation held in Bangkok on 25 April 2007 to discuss matters relating to the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Kingdom of the Netherlands for Air Services between and beyond their Respective Territories, done on 29 April 1971 (hereinafter referred to as "the Agreement").

In this connection, I have further the honour to confirm, on behalf of the Government of the Kingdom of Thailand, the agreements reached during the consultation as Follows:

1. Designation, Authorisation and Revocation

Both delegations agreed to modify Article 3 of the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Kingdom of the Netherlands for air services between and beyond their respective territories (the Agreement), signed at Bangkok on 29 April 1971. The new Article 3 is as **Attachment 1**.

2. Aviation Safety

Both delegations agreed to modify Article 4 (aviation safety) of the Agreement. The new Article 4 is as **Attachment 2**.

3. Route Schedule

The two Delegations agreed to modify the routes mentioned in the Schedule to the Agreement as amended by CMoU dated 29 July 2003. The new Schedule is as **Attachment 3**.

4. Capacity and Frequencies

Pursuant to paragraph (4) of Article 6 of the Agreement, the following was agreed:

4.1) Passenger/combination services

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate unlimited frequencies with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes.

Unless otherwise agreed, the designated airline(s) of the Netherlands shall not operate more than two (2) services per week via points in Thailand to Australia.

4.2) All-Cargo Services

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate unlimited frequencies with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes.

5. Traffic Rights

It was agreed that, in operating the air services with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes:

5.1) Passenger/combination Services

The designated airline(s) of each Contracting Party may enjoy full 3rd and 4th freedom traffic rights. With regard to 5th freedom traffic rights, at the first stage, the designated airline(s) of each Contracting Party may exercise up to seven (7) flights per week. However, traffic making a stop-over at points in Thailand or at points in the Netherlands of 72 hours or less will not be regarded as 5th freedom traffic.

It was understood that the current commercial agreement between the designated airlines of the two Contracting Parties will remain to be in effect until the end of IATA Summer Schedule 2007 and will then cease to exist.

5.2) All-Cargo Services

The designated airline(s) of each Contracting Party may enjoy full 3rd, 4th and 5th freedom traffic rights.

6. Code-sharing Arrangements

Both delegations agreed to replace code-sharing arrangements provision as specified in paragraph 4 of CMoU dated 5 September 2002 as follows:

“In operating air services on the agreed routes, the designated airline(s) of either Contracting Party may enter into joint operating arrangements with any other airline(s) which holds the appropriate route and traffic rights, in the following manner:

1. Bilateral Code Share

(a) International sectors

Where the designated airline(s) of both Contracting Parties enter into code-sharing arrangements, the frequencies used by the non-operating carrier will not be counted against that carrier's capacity entitlement.

(b) Domestic sectors

Where the designated airline(s) of either Contracting Party enters into code-sharing arrangements with the carrier(s) which operates a domestic route network in the territory of the other Contracting Party, there will be no capacity and frequency limits on the code-share services, provided that the traffic carried on such services is the continuation to/from its international services.

2. Same Contracting Party Code Share

The designated airline(s) of one Contracting Party, while operating along specified routes, may enter into code-sharing arrangements with each other, whereby the frequency used by the operating carrier will be counted against that carrier's capacity entitlement.

3. Third-Party Code Share

The designated airline(s) of each Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with any airline(s) of third countries. In such cases, one code-sharing service is counted against that designated airline(s) under its own entitlement as one frequency.

Note: It was further agreed that each airline involved in code-sharing arrangements pursuant to this paragraph shall, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.”

If the above confirmation is acceptable to the Government of the Kingdom of the Netherlands, I have the honour to propose that this Note and your Excellency's Note in reply to that effect shall be regarded as constituting an Agreement in this matter between our two Governments

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

Draft
(Netherlands' Note)

No.

Excellency,

I have the honour to refer to Your Excellency's Note No. ..., dated... which reads as follows:

"I have the honour to refer to the consultation held in Bangkok on 25 April 2007 to discuss matters relating to the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Kingdom of the Netherlands for Air Services between and beyond their Respective Territories, done on 29 April 1971 (herein after referred to as "the Agreement").

In this connection, I have further the honour to confirm, on behalf of the Government of the Kingdom of Thailand, the agreements reached during the consultation as follows:

1. Designation, Authorisation and Revocation

Both delegations agreed to modify Article 3 of the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Kingdom of the Netherlands for air services between and beyond their respective territories (the Agreement), signed at Bangkok on 29 April 1971. The new Article 3 is as **Attachment 1.**

2. Aviation Safety

Both delegations agreed to modify Article 4 (aviation safety) of the Agreement. The new Article 4 is as **Attachment 2.**

3. Route Schedule

The two Delegations agreed to modify the routes mentioned in the Schedule to the Agreement as amended by CMoU dated 29 July 2003. The new Schedule is as **Attachment 3.**

4. Capacity and Frequencies

Pursuant to paragraph (4) of Article 6 of the Agreement, the following was agreed:

4.1) Passenger/combination services

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate unlimited frequencies with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes.

Unless otherwise agreed, the designated airline(s) of the Netherlands shall not operate more than two (2) services per week via points in Thailand to Australia.

4.2) All-Cargo Services

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate unlimited frequencies with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes.

5. Traffic Rights

It was agreed that, in operating the air services with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes:

5.1) Passenger/combination Services

The designated airline(s) of each Contracting Party may enjoy full 3rd and 4th freedom traffic rights. With regard to 5th freedom traffic rights, at the first stage, the designated airline(s) of each Contracting Party may exercise up to seven (7) flights per week. However, traffic making a stop-over at points in Thailand or at points in the Netherlands of 72 hours or less will not be regarded as 5th freedom traffic.

It was understood that the current commercial agreement between the designated airlines of the two Contracting Parties will remain to be in effect until the end of IATA Summer Schedule 2007 and will then cease to exist.

5.2) All-Cargo Services

The designated airline(s) of each Contracting Party may enjoy full 3rd, 4th and 5th freedom traffic rights.

6. Code-sharing Arrangements

Both delegations agreed to replace code-sharing arrangements provision as specified in paragraph 4 of CMOU dated 5 September 2002 as follows:

“In operating air services on the agreed routes, the designated airline(s) of either Contracting Party may enter into joint operating arrangements with any other airline(s) which holds the appropriate route and traffic rights, in the following manner:

1. Bilateral Code Share

(a) International sectors

Where the designated airline(s) of both Contracting Parties enter into code-sharing arrangements, the frequencies used by the non-operating carrier will not be counted against that carrier's capacity entitlement.

(b) Domestic sectors

Where the designated airline(s) of either Contracting Party enters into code-sharing arrangements with the carrier(s) which operates a domestic route network in the territory of the other Contracting Party, there will be no capacity and frequency limits on the code-share services, provided that the traffic carried on such services is the continuation to/from its international services.

2. Same Contracting Party Code Share

The designated airline(s) of one Contracting Party, while operating along specified routes, may enter into code-sharing arrangements with each other, whereby the frequency used by the operating carrier will be counted against that carrier's capacity entitlement.

3. Third-Party Code Share

The designated airline(s) of each Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with any airline(s) of third countries. In such cases, one code-sharing service is counted against that designated airline(s) under its own entitlement as one frequency.

Note: It was further agreed that each airline involved in code-sharing arrangements pursuant to this paragraph shall, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.”

If the above confirmation is acceptable to the Government of the Netherlands, I have the honour to propose that this Note and your Excellency’s Note in reply to that effect shall be regarded as constituting an Agreement in this matter between our two Governments.”

In reply, I have further the honour to inform Your Excellency that the foregoing confirmation is acceptable to the Government of the Kingdom of Netherlands and that Your Excellency’s Note and this Note in reply constitute an Agreement in this matter between our two Governments which shall enter into force on the date of this Note.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

ร่าง
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายไทย)

ที่ /

กระทรวงการต่างประเทศ

ถนนศรีอยุธยา

กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

พ.ศ. ๒๕๕๒ (ค.ศ. ๒๐๐๙)

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงการหารือ ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๐ เพื่อหารือเกี่ยวกับความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ เรื่องการบริการเดินอากาศระหว่างและนอกเหนือดินแดนของประเทศทั้งสอง ลงนามเมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๑๔ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "ความตกลง")

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การให้อนุญาต และการเพิกถอนใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขข้อ ๓ แห่งความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่ายและพ้นจากนั้นไป (ความตกลงฯ) ลงวันที่ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๑๔ ข้อ ๓ ใหม่เป็นดังเอกสารแนบ ๑

๒. ความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขข้อ ๔ (ความปลอดภัยการบิน) แห่งความตกลงฯ ข้อ ๔ ใหม่เป็นดังเอกสารแนบ ๒

๓. ใบพิกัดเส้นทางบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขเส้นทางบินตามที่ได้ระบุไว้ในใบพิกัดของความตกลงฯ ที่ได้แก้ไขแล้ว โดยบันทึกความเข้าใจฉบับ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๔๖ ใบพิกัดใหม่เป็นดังเอกสารแนบ ๓

๔. ความจุและความถี่

ตามความในวรรค (๔) ของข้อ ๖ แห่งความตกลงฯ ได้มีการตกลง ดังนี้

๔.๑) บริการขนส่งผู้โดยสาร / ผู้โดยสารผสมสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการด้วยความถี่อย่างไม่จำกัด ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ซึ่งจะจัดจำนวนที่นั่งอย่างไรก็ได้ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

เว้นแต่จะตกลงเป็นอย่างอื่น สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของเนเธอร์แลนด์ จะไม่ดำเนินบริการมากกว่าสอง (๒) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ผ่านจุดต่าง ๆ ในประเทศไทยไปยังออสเตรเลีย

๔.๒) บริการขนส่งเฉพาะสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการด้วยความถี่อย่างไม่จำกัด ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ซึ่งจะจัดจำนวนที่นั่งอย่างไรก็ได้ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

๕. สิทธิรับขนการจราจร

เป็นที่ตกลงกันว่า ในการดำเนินบริการเดินอากาศด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ในการจัดรูปแบบอากาศยานใด ๆ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

๕.๑) บริการขนส่งผู้โดยสาร / ผู้โดยสารผสมสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓ และ ๔ ได้อย่างเต็มที่ สำหรับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ในขั้นแรก สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิได้ถึงเจ็ด (๗) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ อย่างไรก็ตาม การจราจรพักค้างที่จุดต่าง ๆ ในประเทศไทย หรือจุดต่าง ๆ ในเนเธอร์แลนด์เป็นเวลา ๗๒ ชั่วโมงหรือน้อยกว่า ไม่ถือว่าการขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ ๕

เป็นที่เข้าใจว่า ความตกลงทางพาณิชย์ฉบับปัจจุบันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะยังคงมีผลใช้จนถึงสิ้นสุดกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๐ ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และจะไม่มีผลอีกต่อไป

๕.๒) บริการขนส่งเฉพาะสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓, ๔ และ ๕ ได้อย่างเต็มที่

๖. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแทนที่ข้อบทว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันที่ระบุในวรรค ๔ ของบันทึกความเข้าใจฉบับวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๔๕ ดังนี้

“ในการทำการบินตามเส้นทางที่ตกลงกัน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเข้าร่วมในการทำการบินร่วมกันกับสายการบินอื่นสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งมีสิทธิในเส้นทางและสิทธิขนส่งการจราจรที่เหมาะสม ในลักษณะต่อไปนี้

๑. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันสองฝ่าย

(ก) ช่วงเส้นทางระหว่างประเทศ

ในการกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความถี่ที่ใช้โดยสายการบินที่มีผู้ดำเนินการบิน จะไม่นำมาคำนวณหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

(ข) ช่วงเส้นทางภายในประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งทำการบินเส้นทางภายในประเทศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะไม่มี การจำกัดความจุก ความถี่สำหรับบริการร่วมนั้น ทั้งนี้ การจราจรที่รับขนในบริการดังกล่าวจะต้องเป็นการจราจรต่อเนื่องไป ยัง/มาจาก บริการระหว่างประเทศของตน

๒. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งขณะ ทำการบินตามเส้นทางที่กำหนด อาจเข้าร่วมการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันเอง โดยความถี่ที่ใช้ โดยสายการบินที่ดำเนินบริการ จะถูกนับหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

๓. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับประเทศที่สาม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอา จะใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อื่นใดของประเทศที่สาม ในกรณีเช่นว่า นี้ บริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหนึ่งเที่ยวบิน จะถูกนับหักสิทธิหนึ่งหน่วยความถี่จากสิทธิของสายการ บินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) นั้น

หมายเหตุ เป็นที่ตกลงกันอีกด้วยว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมในการทำการบินโดยใช้ชื่อ เที่ยวบินร่วมกันตามความในวรรคนี้ ในการขายบัตรโดยสารของตน จะต้องแสดงให้ชัดเจนแก่ผู้ซื้อ ณ จุด ขายว่าสายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินบริการจริงในแต่ละช่วงของบริการและสายการบินใดบ้างที่เป็น คู่สัญญากับผู้ซื้อ

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็น เกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาล ของทั้งสองประเทศ

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย

ร่าง
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายเนเธอร์แลนด์)

ที่

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงหนังสือจาก ฯพณฯ เลขที่.....ลงวันที่....ซึ่งมีข้อความดังต่อไปนี้

“ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงการหารือ ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงเพช เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๐ เพื่อหารือเกี่ยวกับความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ เรื่องการบริการเดินอากาศระหว่างและนอกเหนือดินแดนของประเทศทั้งสอง ลงนามเมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๑๔ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “ความตกลง”)

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การให้อนุญาต และการเพิกถอนใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขข้อ ๓ แห่งความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่ายและพ้นจากนั้นไป (ความตกลงฯ) ลงวันที่ กรุงเพช เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๑๔ ข้อ ๓ ใหม่เป็นดังเอกสารแนบ ๑

๒. ความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขข้อ ๔ (ความปลอดภัยการบิน) แห่งความตกลงฯ ข้อ ๔ ใหม่เป็นดังเอกสารแนบ ๒

๓. ใบพิกัดเส้นทางบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขเส้นทางบินตามที่ได้ระบุไว้ในใบพิกัดของความตกลงฯ ที่ได้แก้ไขแล้ว โดยบันทึกความเข้าใจฉบับ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๔๖ ใบพิกัดใหม่เป็นดังเอกสารแนบ ๓

๔. ความจริงและความถี่

ตามความในวรรค (๔) ของข้อ ๖ แห่งความตกลงฯ ได้มีการตกลง ดังนี้

๔.๑) บริการขนส่งผู้โดยสาร / ผู้โดยสารผสมสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการบริการด้วยความถี่อย่างไม่จำกัด ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ซึ่งจะจัดจำนวนที่นั่งอย่างไรก็ได้ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

เว้นแต่จะตกลงเป็นอย่างอื่น สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของเนเธอร์แลนด์จะไม่ดำเนินการบริการมากกว่าสอง (๒) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ผ่านจุดต่าง ๆ ในประเทศไทยไปยังออสเตรเลีย

๔.๒) บริการขนส่งเฉพาะสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการบริการด้วยความถี่อย่างไม่จำกัด ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ซึ่งจะจัดจำนวนที่นั่งอย่างไรก็ได้ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

๕. สิทธิรับขนการจราจร

เป็นที่ตกลงกันว่า ในการดำเนินการบริการเดินอากาศด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ในการจัดรูปแบบอากาศยานใด ๆ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

๕.๑) บริการขนส่งผู้โดยสาร / ผู้โดยสารผสมสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓ และ ๔ ได้อย่างเต็มที่ สำหรับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ในขั้นแรก สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิได้ถึงเจ็ด (๗) เทียบต่อสัปดาห์ อย่างไรก็ตาม การจราจรพักค้างที่จุดต่าง ๆ ในประเทศไทย หรือจุดต่าง ๆ ในเนเธอร์แลนด์เป็นเวลา ๗๒ ชั่วโมงหรือน้อยกว่า ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ ๕

เป็นที่เข้าใจว่า ความตกลงทางพาณิชย์ฉบับปัจจุบันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะยังคงมีผลใช้จนถึงสิ้นสุดกำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๐ ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และจะไม่มีผลอีกต่อไป

๕.๒) บริการขนส่งเฉพาะสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓, ๔ และ ๕ ได้อย่างเต็มที่

๖. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแทนที่ข้อบทว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันที่ระบุในวรรค ๔ ของบันทึกความเข้าใจฉบับวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๔๕ ดังนี้

“ในการทำการบินตามเส้นทางที่ตกลงกัน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเข้าร่วมในการทำการบินร่วมกันกับสายการบินอื่นสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งมีสิทธิในเส้นทางและสิทธิขนส่งการจราจรที่เหมาะสม ในลักษณะต่อไปนี้

๑. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันสองฝ่าย

(ค) ช่วงเส้นทางระหว่างประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมดำเนินการบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความถี่ที่ใช้โดยสายการบินที่มีผู้ดำเนินการบิน จะไม่นำมาคำนวณหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

(ง) ช่วงเส้นทางภายในประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเข้าร่วมดำเนินการบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งทำการบิน

เส้นทางภายในประเทศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะไม่มี การจำกัดความจุ ความถี่สำหรับบริการร่วมนั้น ทั้งนี้ การจราจรที่รับขนในบริการดังกล่าวจะต้องเป็นการจราจรต่อเนื่องไป ยัง/มาจาก บริการระหว่างประเทศของตน

๒. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งขณะ ทำการบินตามเส้นทางที่กำหนด อาจเข้าร่วมการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันเอง โดยความถี่ที่ใช้ โดยสายการบินที่ดำเนินบริการ จะถูกนับหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

๓. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับประเทศที่สาม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอา จะใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อื่นใดของประเทศที่สาม ในกรณีเช่นว่า นี้ บริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหนึ่งเที่ยวบิน จะถูกนับหักสิทธิหนึ่งหน่วยความถี่จากสิทธิของสายการ บินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) นั้น

หมายเหตุ เป็นที่ตกลงกันอีกด้วยว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมในการทำการบินโดยใช้ชื่อ เที่ยวบินร่วมกันตามความในวรรคนี้ ในการขายบัตรโดยสารของตน จะต้องแสดงให้เห็นแก่ผู้ซื้อ ณ จุด ขายว่าสายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินการจริงในแต่ละช่วงของบริการและสายการบินใดบ้างที่เป็น คู่สัญญากับผู้ซื้อ

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็น เกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาล ของทั้งสองประเทศ"

สำหรับคำตอบ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะแจ้งแก่ ฯพณฯ ว่า ข้อยืนยันดังกล่าวเป็นที่ยอมรับได้ ของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ และหนังสือของ ฯพณฯ และหนังสือตอบกลับฉบับนี้จะถือ เป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ระบุไว้ในหนังสือ ฉบับนี้

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย