

(สำเนา)

เลขที่ ๒๓๖๗/๒๕๕๕ วันที่ ๑๕ ก.พ. ๒๕๕๕
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๗/๒๒๕๗

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งออสเตรเลีย

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจฯ ในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติเห็นชอบให้เสนอบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาล
แห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งออสเตรเลีย เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจฯ ดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบ
ตามมาตรา ๑๘๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง
(ลงชื่อ) อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ
(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง

(นางสาวรุ่งนภา พันธุ์ไชยดี)
ผู้ช่วยเลขาธิการกลุ่มงานระเบียบวาระ
สำนักการประชุม

รับทราบ
นางสาวรุ่งนภา พันธุ์ไชยดี
๑๕/๒/๕๕

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

1. The Delegations representing the Aeronautical Authorities of the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of Australia met in Bangkok on 3 and 4 July 2008 to discuss the air services arrangements between their two countries. The discussions were held in a friendly and cordial atmosphere.

2. A list of the two delegations is attached at Attachment 1.

AIR SERVICES AGREEMENT

3. The two Delegations exchanged views on the text of the new Air Services Agreement and mutually determined to discuss this issue in the next round of consultation.

PASSENGER CAPACITY ENTITLEMENTS

4. The Delegations mutually determined that the following frequency entitlements will apply for the operation of passenger services in each direction on the specified routes for the designated airline(s) of each Contracting Party:

- with immediate effect, the equivalent of 40 B747-400 weekly services
- with the effect from March 2009, the equivalent of 45 B747-400 weekly services

5. In the event that the airlines of one Contracting Party wish to operate capacity which would result in the total capacity available to all airlines of that Contracting Party being exceeded by an amount of 0.3 B747-400 equivalent or less, the aeronautical authorities will permit such minor variations.

ALL CARGO CAPACITY ENTITLEMENTS

6. In addition to the capacity entitlements set out in paragraph 4 above, with immediate effect, the two Delegations mutually determined to allow the designated airline(s) of each Contracting Party to operate all cargo services without limitation on the capacity/frequency or type of aircraft on their respective specified routes.

TRAFFIC RIGHTS

7. In operating the entitlements set out in paragraphs 4 and 5 above, on the respective specified routes, the designated airline(s) of each Contracting Party may exercise full traffic rights in each direction at all points including intermediate and beyond points.

P

8. Notwithstanding anything set out in paragraph 7 above:

(i) The designated airline(s) of Thailand may not operate and/or exercise traffic rights in either direction at points including intermediate and beyond points in the United States of America.

(ii) The designated airline(s) of Australia may not operate and/or exercise traffic rights in either direction at points including intermediate and beyond points in the People's Republic of China except Hong Kong where full traffic rights may be exercised in each direction.

9. In operating the entitlements set out in paragraph 6 above, on the respective specified routes, the designated airline(s) of each Contracting Party may exercise full traffic rights in each direction at all points including intermediate and beyond points.

OWN STOPOVER RIGHTS

10. The two Delegations mutually determined that the designated airline(s) of each Contracting Party may exercise own stopover rights between points in the territory of the other Contracting Party.

CODE SHARING/COOPERATIVE ARRANGEMENTS

11. In operating scheduled services on the agreed routes, the designated airline(s) of each Contracting Party may enter into code sharing arrangements with any other airline(s) which holds the appropriate route and traffic rights, in the following manner:

11.1 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.

11.2 Same Contracting Party Code Share

a) The designated airline(s) of each Contracting Party, while operating along agreed routes, may enter into code-sharing arrangements as non-operating airline with any airline(s) of the same Contracting Party which has appropriate authorisation from both Contracting Parties.

b) Where airlines of the same Contracting Party enter into code-share arrangements, capacity utilised will only be counted against the operating airline.

11.3 Third - Party Code Share

a) The designated airline(s) of each Contracting Party while operating along agreed routes, may enter into code-sharing arrangements as non-operating airline with any airline(s) of third countries, which has appropriate authorisation from both Contracting Parties.
up to

- with immediate effect 35 weekly services.
- with the effect from March 2009 40 weekly services

In each direction, and in addition, on such number of frequencies, if any, that the designated airlines of that Contracting Party are entitled to operate under paragraph 4 above but which are not operated. It is understood that one unused B747 equivalent service weekly in each direction will be translated as one third party code-share frequency weekly in each direction.

b) In such cases, one code-share service is counted against that designated airline under its own entitlement as one frequency of capacity.

c) The designated airline(s) of either Contracting Party may enter into code-sharing arrangements as the operating airline with any airline(s) of a third country on any number of frequencies per week within its entitlement under paragraph 4 above.

CONDITIONS APPLYING TO ALL CODE SHARES

12. Code share arrangements must be operated in compliance with the route, traffic rights and capacity entitlements applicable to each country (including any third countries involved), and may include a change of aircraft at any point on a country's specified route.

13. More than one code share service may be held out by the designated airline or airlines of each Contracting Party in conjunction with any of their agreed services under the Agreement.

P

14. When holding out for sale code share services, the designated airlines of both Contracting Parties must, in respect of any service sold by it, make 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.

AIRCRAFT SUBSTITUTION FORMULA

15. The following formula will apply for the substitution of different aircraft types to operate, in part or whole, the entitlements agreed by the aeronautical authorities from time to time:

A350	= 1.50
B747-400	= 1.00
B747-300	= 1.00
B747-200	= 1.00
B747 Combi	= 1.00
B777-300	= 0.95
B767-900	= 0.95
B777-300 ER	= 0.90
B747SP	= 0.75
A340	= 0.70
A330	= 0.70
B767-800	= 0.70
B777-200	= 0.70
MD11 STANDARD	= 0.70
MD11 ER	= 0.65
DC10	= 0.65
B767-300 (over 230 seats)	= 0.65
B767-300 (230 seats or less)	= 0.60
A300-600	= 0.60
A310-200/300	= 0.50
A320-200	= 0.50
B767-200	= 0.50

P

10/1/01

B

LEASED AIRCRAFT

16. The airlines of each Party shall be permitted to conduct international air transportation using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that the operating aircraft and crew meet the applicable operating and safety standards and requirements and that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have. Each Contracting Party may impose conditions normally applied to such operations.

OPERATIONAL FLEXIBILITY

17. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party may, on any or all services and at the option of each airline:

- a) perform services in either or both directions;
- b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the route,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement. The sub-paragraph c) was intended to allow single change of gauge rather than starburst.

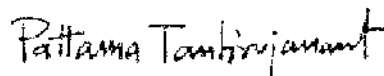
CONSULTATIONS

18. The Delegations agreed that they should meet to continue their consultations in due course.

DATE OF EFFECT

18. This Memorandum of Understanding will take effect as from today's date and shall replace paragraphs 5, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, and 17 of the Memorandum of Understanding dated 24 February 1998.

Done at Bangkok, on 4 July 2008.



(Pattama Tambirajant)
for the Thai Delegation



(Iain Lumsden)
for the Australian Delegation

THAI DELEGATION

1. Miss Pattama Tantirujahanont Head
Director, Air Transport Regulatory Bureau
Department of Civil Aviation
2. Mr. Yos Leohasitpsornjit
Director, Air Services Agreement and Negotiation Division
Department of Civil Aviation
3. Mr. Sorasek Samonkraisorakit
First Secretary
Ministry of Foreign Affairs
4. Mr. Anant Kanaviwatchai
Air Transport Technical Officer
Department of Civil Aviation
5. Miss Pompimon Kaewngam
Transport Technical Officer
Ministry of Transport
6. Miss Chaweewan Lacksanacharoen
Air Transport Technical Officer
Department of Civil Aviation
7. Miss Saranya Kulchaiwattana
Air Transport Technical Officer
Department of Civil Aviation
8. Mr. Dussadee Pradithbatuga
Director, International Affairs Department
Thai Airways International Plc.
9. Mr. Mathee Jitprajong
Manager, International Relations, Eastern Region Department
Thai Airways International Plc.
10. Mrs. Rosakorn Mulla
International Relations Manager
Thai Airways International Plc.

AUSTRALIAN DELEGATION

Head

1. Mr. Iain Lumsden
Director, Bilateral Aviation
Department of Infrastructure, Transport, Regional Services and Local Government
2. Mr. Wayne Kelly
Assistant Director, Bilateral Aviation
Department of Infrastructure, Transport, Regional Services and Local Government
3. Ms. Susan Jabs
Manager, Tourism Transport Team
Tourism Division, Department of Resources, Energy and Tourism
4. Ms. Irena Sikorska
Political & Economic Section
Australian Embassy, Bangkok
5. Mr. Andre Kalan
Manager, Government and Industry Affairs
Qantas Airways Ltd.

P

8. โดยไม่คำนึงถึงความใด ๆ ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 7 ข้างต้น

(1) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทยจะไม่ดำเนินการ และ/หรือ จะไม่ใช้สิทธิรับขนการจราจรในแต่ละทิศทางในจุดต่าง ๆ ในสหรัฐอเมริกา ทั้งที่เป็นจุดระหว่างทางและจุดพื้น

(2) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของออสเตรเลียจะไม่ดำเนินการ และ/หรือ จะไม่ใช้สิทธิรับขนการจราจรในแต่ละทิศทางในจุดต่าง ๆ ในสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งที่เป็นจุดระหว่างทางและจุดพื้น ทั้งนี้ ยกเว้นช่องทางที่อาจใช้สิทธิรับขนการจราจรได้อย่างเต็มที่ในแต่ละทิศทาง

9. ในการดำเนินการบริการตามสิทธิที่กำหนดไว้ในวรรค 6 ข้างต้น ตามเส้นทางบินที่ระบุของตบะสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายหนึ่งอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรได้อย่างเต็มที่ในแต่ละทิศทางได้ทุกจุด รวมถึงจุดระหว่างทางและจุดพื้น

สิทธิรับขนการจราจรพักค้างของตนเอง

10. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงร่วมกันว่า สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรพักค้างของตนเองระหว่างจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน/ความร่วมมือด้านการบิน

11. ในการดำเนินการบริการแบบประจำตามเส้นทางบินที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมดำเนินการในลักษณะของการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินอื่นสายหนึ่งหรือหลายสายใด ๆ ที่มีสิทธิทำการบินในเส้นทางบินและสิทธิรับขนการจราจรที่เหมาะสม ตามวิธีการดังนี้

11.1 การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสอง

ก) เส้นทางระหว่างประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมดำเนินการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความถี่ที่ถูกใช้ไปโดยสายการบินที่มีใช้ผู้ดำเนินการจะไม่นำมาคำนวณหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

ข) เส้นทางภายในประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเข้าร่วมดำเนินการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่ให้บริการเครือข่ายเส้นทางบินภายในประเทศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะไม่มีข้อจำกัดในด้านความจุและความถี่ของบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน โดยมีเงื่อนไขว่า การจราจรที่รับขนโดยบริการเช่นว่านั้นเป็นบริการที่ต่อไปยัง/มาจากเที่ยวบินระหว่างประเทศของตน

14. ในกรณีการขายเที่ยวบินบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน สายการบินที่กำหนดของมาฟีผู้ทำข้อตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องแสดงให้เห็นแก่ผู้ซื้อในขณะซื้อบริการใด ๆ ที่ตนเป็นผู้ขายว่า สายการบินใดเป็นผู้ดำเนินบริการจริงในแต่ละช่วงของบริการ และสายการบินสายใดสายหนึ่งหรือหลายสายเป็นผู้สัญญากับผู้ซื้อ

สูตรสัมประสิทธิ์เทียบแบบอากาศยาน

15. สูตรข้างล่างต่อไปนี้ จะใช้กับการเทียบสัมประสิทธิ์ของอากาศยานแบบต่าง ๆ ที่ดำเนินบริการในบางส่วนหรือทั้งหมด ตามสิทธิที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศจะตกลงกันเป็นคราว ๆ ไป

แอร์บัส 380	= 1.50
โบอิง 747-400	= 1.00
โบอิง 747-300	= 1.00
โบอิง 747-200	= 1.00
โบอิง 747 คอมบี	= 1.00
โบอิง 777-300	= 0.95
โบอิง 787-900	= 0.95
โบอิง 777-300 ลีอาร์	= 0.90
โบอิง 747 เอสพี	= 0.75
แอร์บัส 340	= 0.70
แอร์บัส 330	= 0.70
โบอิง 787-800	= 0.70
โบอิง 777-200	= 0.70
เอ็มดี 11 สแตนดาร์ด	= 0.70
เอ็มดี 11 ลีอาร์	= 0.65
ดีซี 10	= 0.65
โบอิง 767-300 (มากกว่า 230 ที่นั่ง)	= 0.65
โบอิง 767-300 (230 ที่นั่ง หรือน้อยกว่า)	= 0.60
แอร์บัส 300-600	= 0.60
แอร์บัส 310-200/300	= 0.50
แอร์บัส 320-200	= 0.50
โบอิง 767-200	= 0.50

อากาศยานเช่า

16. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ โดยใช้อากาศยาน (หรืออากาศยานและลูกเรือ) ที่เช่ามาจากบริษัทใด ๆ รวมทั้งสายการบินอื่น โดยมีเงื่อนไขว่า อากาศยานและลูกเรือที่ใช้ทำการบินนั้นได้รับมาตรฐานและข้อกำหนดด้านการทำการบินและด้านความปลอดภัยที่สามารถนำมาใช้ปฏิบัติได้ และจะต้องไม่เป็นผลให้ผู้ให้เช่าบันทึกสิทธิรับขนการจราจรซึ่งตนไม่มีสิทธินั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจจะตั้งเงื่อนไขตามปกติที่ใช้กับการดำเนินการบินเช่นว่านั้น

ความคล่องตัวในการดำเนินการบิน

17. ในการดำเนินการบินที่ตกลง สำหรับบริการใด ๆ หรือทั้งหมด และเป็นไปตามทางเลือกของแต่ละสายการบิน สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจ

- ก) ดำเนินบริการที่คทางใดทิศทางหนึ่ง หรือทั้งสองทิศทาง
- ข) รวมชื่อเที่ยวบินที่แตกต่างกันไว้ภายในการทำการบินของอากาศยานลำหนึ่ง
- ค) ส่งผ่านการจราจรจากอากาศยานใด ๆ ของตน ไปยังอากาศยานอื่นใด ๆ ของตน ณ จุดใด ๆ ตามเส้นทางบิน

โดยไม่มีข้อจำกัดด้านทิศทางและภูมิศาสตร์ และโดยไม่เป็นการสูญเสียสิทธิรับขนการจราจรอย่างอื่นที่อนุญาตภายใต้ความตกลงฉบับนี้ ตามอนุวรรค ค มีเจตนาในการอนุญาตให้เปลี่ยนแปลงขนาดของอากาศยานในลักษณะหนึ่งต่อหนึ่ง แทนที่จะเป็นในลักษณะของดาวกระจาย

การปรึกษาหารือ

18. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงว่า ควรที่จะพบปะหารือกันต่อไปอีกในเวลาที่เหมาะสม

การมีผลใช้บังคับ

18. บันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับนับจากวันนี้เป็นต้นไป และจะแทนที่วรรค 8 วรรค 9 วรรค 10 วรรค 11 วรรค 12 วรรค 13 วรรค 14 วรรค 15 วรรค 16 และวรรค 17 ของบันทึกความเข้าใจฉบับลงนามวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2541

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2551

บัทมา ดันดิรจนาหนท์
(บัทมา ดันดิรจนาหนท์)
แทนคณะผู้แทนไทย

เลน ลัมสเดน
(เลน ลัมสเดน)
แทนคณะผู้แทนออสเตรเลีย

คณะผู้แทนไทย

หัวหน้าคณะ

1. นางสาวมีทมา ตันติรุจนานนท์
ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ
กรมการขนส่งทางอากาศ
2. นายยศ เลาสทิลปิสมจิตร
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน
กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นายสรศักดิ์ สมวโรกรสกิจ
เลขานุการเอก
กระทรวงการต่างประเทศ
4. นายอนันต์ ตระนาวิวัฒน์ไชย
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
5. นางสาวพรพิมล แก้วงาม
นักวิชาการขนส่ง
กระทรวงคมนาคม
6. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
7. นางสาวศรีบุญญา กุลชัยวัฒน์
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
8. นายดุขฎี ประดิษฐ์บาทุกา
ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
9. นายเมธี จิตประจง
ผู้จัดการส่วนภาคพื้นตะวันออก ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
10. นางรศกร มูลละ
ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

คณะผู้แทนออสเตรเลีย

หัวหน้าคณะ

1. นายเดน ลัมสเดน
ผู้อำนวยการ การบินระดับทวีภาคี
กรมโครงสร้าง การขนส่ง การบริการภูมิภาค และรัฐบาลท้องถิ่น
2. นายเวย์น เคลลี
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ การบินระดับทวีภาคี
กรมโครงสร้าง การขนส่ง การบริการภูมิภาค และรัฐบาลท้องถิ่น
3. นางสาวซูซาน แอบส์
ผู้จัดการกลุ่มการขนส่ง การท่องเที่ยว
กองท่องเที่ยว กรมทรัพยากร พลังงาน และการท่องเที่ยว
4. นางสาวไอเรเน่า ลีอาร์สกา
ส่วนการเมืองและเศรษฐกิจ
สถานเอกอัครราชทูตออสเตรเลีย กรุงเทพฯ
5. นายแอนดรี กาลัน
ผู้จัดการ ฝ่ายรัฐบาลและอุตสาหกรรม
สายการบินควีนส์แลนด์