

(สำเนา)

เลขรับ ๒๓๖๘/๒๕๕๔ วันที่ ๑๕ ก.พ. ๒๕๕๔

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๕๕๒

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔

เรื่อง บันทึกการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า และร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกการหารือฯ และร่างความตกลงฯ ในเรื่องนี้ รวม ๒ ฉบับ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติเห็นชอบให้เสนอ

๑. บันทึกการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า และ
๒. ร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาล

แห่งสหภาพพม่า

รวม ๒ ฉบับ เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกการหารือฯ และร่างความตกลงฯ รวม ๒ ฉบับดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๕๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ)

อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ

(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

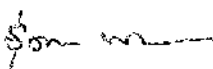
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง




(นางสารรุ่งนภา ชันธิโชติ)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักงานการประชุม

วันนา พิมพ์

 ทาน

นางวันนา พิมพ์

## การหารือว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างพม่า - ไทย

กรุงเทพฯ วันที่ 29-30 กรกฎาคม 2551

### บันทึกการหารือ

1. คณะผู้แทนของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและคณะผู้แทนของรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า ได้พบกันที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 29-30 กรกฎาคม 2551 เพื่อหารือกันในเรื่องเกี่ยวกับความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง ฉบับลงนามวันที่ 15 สิงหาคม 2512 ที่ได้ปรับปรุงแก้ไขโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตต่อมา (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "ความตกลง")
2. รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่าย ปรากฏดังเอกสารแนบ 1
3. การหารือเป็นไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรีและจริงใจ

### ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

4. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้บรรลุข้อตกลงและลงนามย่อในร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่าฉบับใหม่ ดังเอกสารแนบ 2  
คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะเสนอร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ได้ลงนามย่อแล้วไปยังรัฐบาลของตนเพื่อขอความเห็นชอบ และแจ้งผลการขอความเห็นชอบดังกล่าวให้ทราบโดยผ่านทาง การแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

### สายการบินที่กำหนด

5. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ยืนยันอีกครั้งถึงสายการบินที่กำหนดของตน ดังนี้
  - 5.1 สายการบินที่กำหนดของไทย ได้แก่
    - 1) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
    - 2) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
    - 3) บริษัท ภูเก็ต แอร์ไลน์ส จำกัด
    - 4) บริษัท พี บี แอร์ จำกัด
    - 5) บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
  - 5.2 สายการบินที่กำหนดของพม่า ได้แก่
    - 1) เมียนมาร์ แอร์เวย์ส อินเตอร์เนชั่นแนล
    - 2) แอร์ บากัน
    - 3) แอร์ มัตตะละเลย์

### สิทธิรับขนการจราจร

6. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันว่า

6.1 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ระบุของตน พร้อมสิทธิรับขนการจราจร เสรีภาพที่ 3 และ 4 โดยไม่มีข้อจำกัดด้านความจุ ความถี่ และแบบอากาศยาน

6.2 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะมีสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ผ่านสองจุดระหว่างทางใดๆ และ/หรือ ไปยังสองจุดพันใดๆ ตามเส้นทางบินที่ระบุของตนได้ถึง 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ต่อจุด

6.3 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง สามารถทำการบินเชื่อมจุดสองจุดใดๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง พร้อมสิทธิรับขนการจราจรพักค้างของตนเองได้ โดยมีระยะเวลาพักค้างสูงสุดได้ถึง 7 วัน

### ข้อตกลงเกี่ยวกับความร่วมมือ/การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

7. สายการบินที่กำหนดแต่ละสายอาจเข้าร่วมจัดทำข้อตกลงความร่วมมือทางการตลาดกับ สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือสายการบินอื่นใดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) เช่น การร่วมเป็นหุ้นส่วนการลงทุน การตกลงซื้อขายระวาง และการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า สายการบินทุกสายที่เข้าร่วมต้องได้รับการอนุญาตที่เหมาะสมและปฏิบัติตาม ข้อกำหนดที่ใช้โดยทั่วไปในการจัดทำข้อตกลงความร่วมมือเช่นว่านั้น

### การใช้อากาศยานเช่า

8. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย สามารถใช้อากาศยานเช่า ทั้งแบบเช่าเฉพาะอากาศยานและแบบเช่าอากาศยานพร้อมลูกเรือ ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสองหรือพันไป ข้อตกลงในการเช่าอากาศยานนั้น จะต้องยื่นขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองฝ่าย

### เรื่องอื่น ๆ

9. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะส่งเสริมให้สายการบินที่กำหนดของตนหารือกันเกี่ยวกับ ความเป็นไปได้ในการจัดทำความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อเสริมสร้างให้เกิดโอกาสที่เป็นธรรมและ เท่าเทียมกันในตลาดและเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของทั้งสองฝ่าย

10. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันว่า บันทึกการหารือฉบับนี้จะแทนที่บันทึกการหารือก่อนหน้านี้ทั้งหมด และให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ลงนาม

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2551

กรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์  
(นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์)  
แทนคณะผู้แทนไทย

ตัน เหลียง  
(นายตัน เหลียง)  
แทนคณะผู้แทนพม่า

คณะผู้แทนไทย

1. นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์  
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ
2. นายศ เสวทิสปัสมจิตร  
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน  
กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย  
นักวิชาการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางอากาศ
4. นางสาวพิมลวรรณ แยมลย์  
นักวิชาการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางอากาศ
5. นางสาวพรพิมล แก้วงาม  
นักวิชาการขนส่ง  
กระทรวงคมนาคม
6. นางสาวนวีวรรณ ลักษณะเจริญ  
นักวิชาการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางอากาศ
7. นางสาวศรัญญา กุลชัยวัฒน์  
นักวิชาการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางอากาศ

หัวหน้าคณะผู้แทน

ที่ปรึกษา

1. นายคุณวุฒิ ประดิษฐ์มาตุลา  
ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ  
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
2. นางกรรณก เกษพิทักษ์  
ผู้จัดการส่วนภาคพื้นตะวันตก ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ  
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
3. นายก่อเกียรติ ดุสิตรัตน์กุล  
เจ้าหน้าที่ประสานงานฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ  
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

## คณะผู้แทนพม่า

1. นายตัน เถลียง  
อธิบดีกรมการบินพลเรือน
2. นายจอร์จ เมียว  
รองผู้อำนวยการ (ด้านการขนส่งทางอากาศ)  
กรมการบินพลเรือน
3. นายนาน เนียง วิน  
รองผู้อำนวยการ  
สำนักงานอัยการสูงสุด
4. นายมินท์ เทียน วิน  
หัวหน้าฝ่าย  
กระทรวงการต่างประเทศ
5. นายเน วิน  
นักวิชาการขนส่งทางอากาศ  
กรมการบินพลเรือน
6. นายหม่อง หม่อง โคน  
ผู้อำนวยการ  
สายการบินแอร์ มัดตะเลย์

## ผู้สังเกตการณ์

1. นาย อลง จี  
ผู้อำนวยการบริหาร  
เมียนมาร์ แอร์เวย์ส อินเตอร์เนชั่นแนล
2. นายเย ฮาน  
ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป  
เมียนมาร์ แอร์เวย์ส อินเตอร์เนชั่นแนล

หัวหน้าคณะผู้แทน

(ร่าง)

ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ  
ระหว่าง  
รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย  
และ  
รัฐบาลแห่งสหภาพพม่า

---

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า ซึ่งต่อไปได้ เรียกว่า "ภาคีผู้ทำความตกลง"

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

ปรารถนาที่จะสนับสนุนความก้าวหน้าของการบินพลเรือนในภูมิภาคและระหว่างประเทศ

ปรารถนาที่จะทำความตกลงเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนาและดำเนินบริการเดินอากาศระหว่าง และพ้นไปจากอาณาเขตของแต่ละฝ่าย

ปรารถนาที่จะทำให้เกิดความมั่นใจถึงความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศในระดับสูงสุด และยืนยันอีกครั้งถึงความห่วงใยอย่างยิ่งของตนเกี่ยวกับการกระทำหรือการคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัยของอากาศยาน ซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นผลร้ายต่อการดำเนินบริการเดินอากาศ และทำลายความเชื่อมั่นที่สาธารณชนมีต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือน

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

## ข้อ 1 คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากจะได้ให้ความหมายเป็นอย่างอื่น คำว่า

ก) "การขนส่งทางอากาศ" ให้หมายถึง การรับขนส่งสาธารณะซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือร่วมกัน ด้วยอากาศยาน เพื่อสินค้าหรือค่าเช่า

ข) "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีของราชอาณาจักรไทย ให้หมายถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และในกรณีของสหภาพพม่า ให้หมายถึง กรรมการบินพลเรือนของกระทรวงคมนาคม หรือทั้งสองกรณีนั้น ให้หมายถึงเจ้าหน้าที่หรือบุคคลอื่นใดที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ในเวลานี้ จากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจดังกล่าว

ค) "ความตกลง" ให้หมายถึง ความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวกแห่งความตกลง และข้อแก้ไขใดๆ

ง) "ความจุ" ให้หมายถึง จำนวนของบริการที่จัดไว้ภายใต้ความตกลงนี้ ซึ่งโดยทั่วไปจะนับตามจำนวนเที่ยวบิน (ความถี่) หรือจำนวนที่นั่ง หรือจำนวนน้ำหนักตันของสินค้า ที่ได้เสนอในตลาด (ระหว่างคู่เมือง หรือ ประเทศต่อประเทศ) หรือตามเส้นทางบิน ในระยะเวลาที่กำหนด เช่น รายวัน รายสัปดาห์ ตามฤดูกาล หรือ รายปี

จ) "อนุสัญญา" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 และรวมถึงภาคผนวกใดๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญา และข้อแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกหรืออนุสัญญา ตามข้อ 90 และ 94 ตราบเท่าที่ภาคผนวกและข้อแก้ไขต่างๆ ดังกล่าว มีผลบังคับใช้กับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

ฉ) "สายการบินที่กำหนด" ให้หมายถึง สายการบินซึ่งได้กำหนดและมอบอำนาจตามข้อ 3 แห่งความตกลงฉบับนี้

ช) "ไอ ซี เอ โอ" ให้หมายถึง องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ซ) "การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ" ให้หมายถึง การขนส่งทางอากาศซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งรับขนในอาณาเขตของรัฐหนึ่งไปยังปลายทางอีกรัฐหนึ่ง



ฅ) "ภาคีผู้ทำความตกลง" ให้หมายถึง รัฐที่ได้ตกลงอย่างเป็นทางการที่จะผูกพันตามความตกลงฉบับนี้

ฉ) "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้หมายถึง ราคา อัตรา หรือค่าธรรมเนียมใดๆ ที่เรียกเก็บโดยสายการบินรวมทั้งตัวแทนของตน สำหรับการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และ/หรือสินค้า (ยกเว้นไปรษณีย์ภัณฑ์) ในการขนส่งทางอากาศ รวมถึงเงื่อนไขที่ควบคุมให้ใช้ได้กับราคา อัตรา หรือค่าธรรมเนียมเช่นว่านั้น

ค) "อาณาเขต" ที่เกี่ยวข้องกับรัฐ ให้หมายถึง พื้นที่ดินและทะเลในอาณาเขตที่ติดต่อกับพื้นที่ดินนั้น และห้วงอวกาศเหนือพื้นที่ดินและทะเลขึ้นไป ซึ่งอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยแห่งรัฐนั้น

ง) "ค่าภาระ" ให้หมายถึง ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากสายการบิน โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ หรือผู้ได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่นั้นให้ดำเนินการ สำหรับการจัดหาทรัพย์สินหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน หรือเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมถึงบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องสำหรับอากาศยาน ลูกเรือ คนโดยสาร และสินค้า และ

จ) "บริการเดินอากาศ" "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" "สายการบิน" และ "การขนส่ง" โดยมีใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า" ให้มีความหมายตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 96 แห่งอนุสัญญา

ข้อ 2  
การให้สิทธิ

1. ภาควิทยุทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้แก่ภาควิทยุทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามเส้นทางที่ระบุในใบพิกัดเส้นทางบิน บริการและเส้นทางบินเช่นว่านั้น ต่อไปนี้จะเรียกว่า "บริการที่ตกลง" และ "เส้นทางบินที่ระบุ" ตามลำดับ
2. ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) โดยภาควิทยุทำความตกลงแต่ละฝ่าย ในขณะที่ดำเนินบริการที่ตกลง จะได้รับสิทธิดังต่อไปนี้
  - ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของภาควิทยุทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แวะลง
  - ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาเขตของภาควิทยุทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยมิใช่ความมุ่งประสงค์ทางการค้า
  - ค) สิทธิในการแวะลง ณ จุด (หลายจุด) ตามเส้นทางบิน (หลายเส้นทาง) ที่ระบุในใบพิกัดเส้นทางบินแห่งความตกลงฉบับนี้ เพื่อวัตถุประสงค์ในการรับขึ้นและขนลงซึ่งคนโดยสาร สินค้า หรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่แยกจากกันหรือรวมกัน สำหรับการจราจรระหว่างประเทศ
3. นอกจากสายการบินที่ได้รับการกำหนดภายใต้ข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงฉบับนี้แล้ว สายการบินของภาควิทยุทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิตามที่ระบุในวรรค 2 ก) และ ข) แห่งข้อนี้
4. ไม่มีข้อความใดในวรรค 2 แห่งข้อนี้ ที่จะถือว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาควิทยุทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ในอันที่จะรับขนคนโดยสาร สินค้า และ ไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อสินค้าหรือค่าเช่าในอาณาเขตของภาควิทยุทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ไปยังจุดอื่นในอาณาเขตของภาควิทยุทำความตกลงฝ่ายนั้น

## ข้อ 3

## การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสาย เพื่อความประสงคิในการดำเนินบริกาที่ตกลงตามควมตกลงฉบับนี้ และมีสิทธิเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดสายการบินดังกล่าว โดยแจ้งเป็นสายลักษณะอักษรแก่ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่ง การกำหนดสายการบินเช่นนั้น จะมีผลเมื่อมีการแจ้งยืนยันเป็นสายลักษณะอักษรระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลงทั้งสองฝาย
2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบินเช่นนั้น และคำขอต่าง ๆ จากสายการบินที่กำหนดในรูปแบบและวิธีการที่ระบุไว้สำหรับการขออนุญาตดำเนินการ ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝาย จะให้การอนุญาตที่เหมาะสม ด้วยขั้นตอนควมล่าช้า่น้อยที่สุด โดยมีเงื่อนไขว่า
  - ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดของประเทศไทย สายการบินดังกล่าวสามารถพิสูจน์ได้ว่ากรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้น ตกอยู่แก่ประเทศไทย และ/หรือ คนชาติไทย
  - ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดของประเทศพม่า สายการบินดังกล่าวสามารถพิสูจน์ได้ว่าสายการบินนั้น ได้ก่อตั้งและมีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศพม่า
  - ค) สายการบินที่กำหนดนั้นได้ดำเนินการตามบทบัญญัติในข้อ 8 (ควมปลอดภัยการบิน) และข้อ 9 (การรักษากวามปลอดภัยการบิน) และ
  - ง) สายการบินที่กำหนดนั้นมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขที่วางไว้ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้อยู่เป็นปกติในการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยภาคิผู้ทำควมตกลงที่ได้รับการกำหนดสายการบิน
3. เมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินการตามวรรค 2 แล้ว สายการบินที่กำหนดอาจเริ่มดำเนินบริกาที่ตกลงเมื่อใดก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า สายการบินนั้นได้ดำเนินการสอดคล้องกับข้อบทที่มีผลใช้บังคับตามควมตกลงฉบับนี้

## ข้อ 4

## การระงับ การเพิกถอน และการจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ

1. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะระงับการออกใบอนุญาตดำเนินการให้สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ตามที่ระบุในข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงฉบับนี้ และมีสิทธิที่จะเพิกถอน พักใช้ หรือกำหนดเงื่อนไขการออกใบอนุญาตดำเนินการนั้นเป็นการชั่วคราวหรือถาวร
  - ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดของประเทศไทย สายการบินดังกล่าวไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่า กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้น ตกอยู่กับประเทศไทย และ/หรือ คนชาติไทย
  - ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดของประเทศพม่า สายการบินดังกล่าวไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่า สายการบินนั้นได้ก่อตั้งและมีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศพม่า
  - ค) ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดนั้น ไม่สามารถดำเนินการให้สอดคล้องตามบทบัญญัติในข้อ 8 (ความปลอดภัยการบิน) และข้อ 9 (การรักษาความปลอดภัยการบิน) และ
  - ง) ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดนั้น ไม่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขที่วางไว้ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้ถือเป็นปกติในการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้รับการกำหนดสายการบิน
  
2. เว้นแต่จำเป็นต้องดำเนินการโดยทันที เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับดังกล่าวข้างต้น หรือ เว้นแต่จำเป็นต้องความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัยตามบทบัญญัติในข้อ 8 (ความปลอดภัยการบิน) หรือข้อ 9 (การรักษาความปลอดภัยการบิน) สิทธิตามวรรค 1 ของข้อนี้ จะดำเนินการได้หลังจากมีการปรึกษาหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองฝ่าย ตามที่กำหนดในข้อ 21 (การปรึกษาหารือ) ของความตกลงฉบับนี้

ข้อ 5  
การใช้กฎหมาย

1. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับกับการเข้ามาและการออกจากอาณาเขตของตนของอากาศยานซึ่งใช้ในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ หรือการทำการบิน และการเดินอากาศของอากาศยานเช่นว่านั้นในขณะที่อยู่ในอาณาเขตนั้น จะใช้บังคับแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งด้วย
2. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ที่เกี่ยวข้องกับ การเข้ามา การพักแรม และการออกจากอาณาเขตของตนของคนโดยสาร ลูกเรือ และสินค้า รวมถึงไปรษณีย์ภัณฑ์ เช่น พิธีการต่างๆ เกี่ยวกับการเข้าเมือง สุลกากร เงินตรา สุขภาพและการกักกันโรค จะใช้บังคับแก่คนโดยสาร ลูกเรือ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งรับบนโดยอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ขณะที่อยู่ภายในอาณาเขตดังกล่าว
3. ในการใช้ข้อบังคับด้านการเข้าเมือง สุลกากร การกักกันโรค และข้อบังคับในลักษณะเดียวกัน ของตนในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะเดียวกันนั้น มิให้ภาคีผู้ทำความตกลง ให้สิทธิพิเศษแก่สายการบินของตนหรือสายการบินอื่นๆ ที่เหนือกว่าให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

## ข้อ 6

## การผ่านแดนโดยตรง

1. คนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ซึ่งผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งโดยตรง และมีได้ออกไปจากพื้นที่ของสนามบินซึ่งได้จัดไว้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว จะได้รับการควบคุมที่ไม่ยุ่งยาก เว้นแต่เพื่อมาตรการรักษาความปลอดภัยต่อการก่อความรุนแรงและสััดอากาศ
2. สัมภาระและสินค้าผ่านแดนโดยตรง จะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร และภาษีอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกัน

## ข้อ 7

## การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

1. ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ และยังคงมีผลใช้บังคับ จะได้รับการยอมรับนับถือจาก ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้น จะต้องเท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้น ตามอนุสัญญา
2. หากสิทธิพิเศษหรือเงื่อนไขของใบอนุญาตหรือใบสำคัญที่อ้างถึงในวรรค 1 ข้างต้น ซึ่งออกโดย เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งให้แก่บุคคลหรือสายการบินที่กำหนดใดๆ หรือเกี่ยวกับอากาศยานที่ใช้ดำเนินบริการที่ตกลง ได้รับอนุญาตแตกต่างจากมาตรฐานขั้นต่ำ ที่กำหนดขึ้นตามอนุสัญญา และความแตกต่างดังกล่าวได้แจ้งต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือระหว่างเจ้าหน้าที่ การเดินอากาศเพื่อความเห็นที่จะทำให้เกิดความชัดเจนในแนวทางปฏิบัติของเรื่องดังกล่าว
3. อย่างไรก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับมาใช้ได้ซึ่งใบสำคัญ ความสามารถ และใบอนุญาตที่ออกให้แก่คนชาติของตน โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนือหรือแควลงในอาณาเขตของตน

## ข้อ 8

## ความปลอดภัยการบิน

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝายอาจร้องขอในเวลาใดๆ ให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยซึ่งนำมาใช้โดยภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือ อากาศยาน และการทำการบินของอากาศยาน การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะจัดให้มีขึ้นภายในสามสิบวันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอ
2. ภายหลังกการหารือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำควมตกลงฝายหนึ่งพบว่าภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งมิได้คงไว้ซึ่งหรือดำเนินการให้ได้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องที่อ้างถึงตามวรรค 1 ได้เท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (เอกสารหมายเลข 7300) ในขณะนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลงฝายแรกจะต้องแจ้งให้ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งทราบถึงการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งจะต้องดำเนินการที่เหมาะสมภายในระยะเวลาที่ตกลงกัน
3. ตามข้อ 16 แห่งอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันต่อไปอีกว่า อากาศยานใดๆ ที่ทำการบินโดยหรือในนามของสายการบินของภาคิผู้ทำควมตกลงฝายหนึ่ง ในบริการที่ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่ง ซึ่งในขณะที่อากาศยานอยู่ภายในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่ง อาจอยู่ภายใต้การตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่ง ซึ่งการตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการทำการบินของอากาศยานโดยไม่สมเหตุผล โดยไม่รวมความตามข้อผูกมัดที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญาชิคาโก วัตถุประสงค์ของการตรวจนี้ เพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตลูกเรือ อุปกรณ์ต่างๆ ของอากาศยาน และสภาพที่ปรากฏของอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานต่างๆ ที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น
4. เมื่อเกิดความจำเป็นเร่งด่วนที่จะทำให้เชื่อมั่นในความปลอดภัยของการทำการบินของสายการบิน ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝายสงวนสิทธิที่จะพักใช้หรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตดำเนินการของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งโดยทันที
5. การดำเนินการใดๆ ของภาคิผู้ทำควมตกลงฝายหนึ่ง ตามวรรค 4 ข้างต้น จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป
6. ตามที่ได้อ้างถึงในวรรค 2 เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่ตกลงกัน หากภาคิผู้ทำควมตกลงฝายหนึ่งยังคงไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เลขานุการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศควรได้รับการแจ้งให้ทราบ ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งควรได้รับแจ้งถึงสถานการณ์ของการแก้ไขปัญหาให้เป็นที่น่าพอใจในภายหลัง



## ข้อ 9

## การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฉบับนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และพิธีสารว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ทำอากาศยานซึ่งให้บริการแก่การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ลงนามที่เมืองมอนทรีออลเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988 รวมทั้งอนุสัญญาและพิธีสารว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินใดๆ ที่มีผลผูกพันกับภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย
2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคิผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกัน เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเท่านั้น จนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคิผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญา เท่าส่วนที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้นมีผลใช้กับภาคิผู้ทำความตกลง ภาคิผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ดำเนินการอากาศยานซึ่งจดทะเบียนอากาศยานไว้กับตน หรือผู้ดำเนินการอากาศยานซึ่งมีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือมีถิ่นพำนักถาวร อยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินเช่นว่านั้น

4. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยตกลงกันว่าผู้ดำเนินการอากาศยานเช่นว่านั้น อาจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่อ้างถึงในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่าง อยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยหนึ่งนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยจะทำให้มั่นใจว่าใช้มาตรการที่เหมาะสมได้อย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตน เพื่อที่จะป้องกันอากาศยานและเพื่อที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขนขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใดๆ จากภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยหนึ่ง สำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับกับภัยคุกคามเฉพาะราย
5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุร้ายเียดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินทางเกิดขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสารและด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

## ข้อ 10

## คำการะ

1. ห้ามมิให้ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดเรียกเก็บค่าการะจากสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสูงกว่าที่เรียกเก็บจากสายการบินของคนที่ดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศในลักษณะเดียวกัน
2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการปรึกษาหารือกันเกี่ยวกับค่าการะระหว่างเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการจัดเก็บและสายการบินที่ใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกซึ่งจัดให้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการจัดเก็บเหล่านั้น เมื่อใช้ผ่านทางองค์กรตัวแทนของสายการบินเหล่านั้น ผู้ใช้บริการดังกล่าวนั้น จะได้รับทราบข้อสังเกตที่มีเหตุผลของข้อเสนอใดๆ เพื่อเปลี่ยนแปลงค่าการะเช่นว่านั้น เพื่อให้สามารถแสดงความคิดเห็นของตนก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนต่อไปเพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับค่าการะระหว่างเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการจัดเก็บและผู้ใช้บริการดังกล่าวนี้

## ข้อ 11

## ภาษีศุลกากร

1. อากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตลอดจนเครื่องบินที่ปกติของตนซึ่งอยู่บนอากาศยาน วัสดุเชื้อเพลิงและน้ำมันสิ้น และพัสดุอากาศยาน รวมทั้งอาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ ซึ่งอยู่บนอากาศยานนั้น จะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียม การตรวจสอบ และค่ารายการ หรือภาษีอื่นๆ เมื่อนำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า เครื่องบินที่ วัสดุ และพัสดุเช่นว่านั้น ต้องยังคงอยู่บนอากาศยานจนกระทั่งถูกนำกลับออกไป
2. โดยไม่รวมค่าภาระในการให้บริการ ให้มีการยกเว้นค่าอากรและภาษีเช่นเดียวกันแก่
  - ก) พสดุอากาศยาน ซึ่งนำขึ้นบนอากาศยานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ภายในวงจำกัด ซึ่งกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าว และเพื่อการใช้นอากาศยานซึ่งดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนด ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
  - ข) เครื่องอะไหล่อากาศยาน และเครื่องบินที่ปกติซึ่งอยู่บนอากาศยาน ที่นำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง สำหรับการบำรุงรักษาหรือการซ่อมบำรุง อากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศ
  - ค) เชื้อเพลิงและน้ำมันสิ้น สำหรับสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งจะเติมให้กับ อากาศยานที่ใช้ในการดำเนินการระหว่างประเทศ แม้สัมภาระเหล่านี้จะใช้ไปในบางส่วนของ การเดินทางเหนืออาณาเขตของภาคีฝ่ายที่เชื้อเพลิงและน้ำมันสิ้นถูกนำขึ้นบนอากาศยาน
  - ง) พสดุสิ่งพิมพ์ ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ สิ่งพิมพ์ซึ่งมีเครื่องหมายสัญลักษณ์ของบริษัท พิมพ์ติดอยู่บนนั้น และสิ่งพิมพ์เพื่อการเผยแพร่โดยปกติที่สายการบินที่กำหนดนั้น แจกจ่ายให้โดยไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียม
3. เครื่องบินที่ปกติซึ่งอยู่บนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุและเครื่องใช้สอยซึ่งอยู่บนอากาศยานที่ใช้ ดำเนินการบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง อาจนำลงใน อาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร ของอาณาเขตนั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่างๆ ที่นำลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของ เจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือมีฉะนั้นจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร

ข้อ 12  
การแข่งขันที่เป็นธรรม

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงกันว่า

- ก) สายการบินที่กำหนดแต่ละสายจะมีโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ความตกลง และ
- ข) จะดำเนินการเพื่อขจัดการเลือกปฏิบัติทุกรูปแบบหรือการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งมีผลกระทบในทางลบต่อสถานการณ์ทางการแข่งขันของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

## ข้อ 13

## ความจุ

1. ความจุซึ่งจัดขึ้นในวาระเริ่มแรก จะต้องตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ก่อนที่จะเริ่มดำเนินการที่ตกลง หลังจากนั้น เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย จะได้ปรึกษาหารือและตกลงกันเป็นครั้งคราวเกี่ยวกับความจุที่จะจัดขึ้น
2. บริการที่ตกลงซึ่งดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องมีการจัดหาความจุที่เพียงพอตามปริมาณร้อยละการบรรทุกทุกอย่างมีเหตุผลเพื่อสนองปริมาณการจราจรระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเป็นวัตถุประสงค์ปฐมมูล
3. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้โอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายที่จะดำเนินการที่ตกลงระหว่างอาณาเขตของกันและกัน เพื่อที่จะได้รับความเสมอภาคและผลประโยชน์ร่วมกัน
4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายและสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของตน จะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของฝ่ายนั้นด้วย เพื่อมิให้กระทบกระเทือนต่อบริการที่จัดขึ้นโดยสายการบินฝ่ายหลังอย่างไม่สมควร
5. ในการพิจารณาบททวน หากภาคีผู้ทำความตกลงไม่สามารถตกลงกันได้ เกี่ยวกับความจุที่จะจัดขึ้นสำหรับบริการที่ตกลง ความจุที่อาจจัดหาโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลง จะต้องไม่เกินกว่าความจุรวมทั้งหมดที่ได้ตกลงให้จัดขึ้นก่อนหน้านี้อตามบทบัญญัติของวรรค 1

## ข้อ 14

## พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งในการดำเนินการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องกำหนดโดยสายการบินที่กำหนดแต่ละสาย ซึ่งตั้งอยู่บนข้อพิจารณาต่าง ๆ ทางการค้าในตลาดในระดับที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมถึงค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและกำไรที่สมเหตุสมผล สายการบินที่กำหนดที่เกี่ยวข้องของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองอาจตกลงกันในการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่ง
2. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดภายใต้วรรค 1 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง จะต้องไม่ถูกกำหนดให้ต้องยื่นขอใช้ต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
3. โดยไม่คำนึงถึงที่ได้กล่าวมาแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการแทรกแซงเพื่อที่จะ
  - ก) ยับยั้งพิกัดอัตราค่าขนส่ง ที่จะก่อให้เกิดเหตุการณ์ที่เป็นปฏิปักษ์ต่อการแข่งขัน โดยมีหรือเป็นไปได้ที่จะมีหรือเจตนาที่จะให้มีผลทำลายคู่แข่งหรือกีดกันคู่แข่งให้หลุดจากเส้นทางบิน
  - ข) คัดค้านผู้วิโมคจจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สูงเกินควรหรือมีข้อจำกัดอันเนื่องจากการใช้ฐานะผู้ครองตลาดในทางที่มีขอบ
  - ค) ป้องกันสายการบินจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เอาเปรียบผู้อื่น หรือต่ำเกินจริง
4. เพื่อให้เป็นไปตามประสงค์ตามที่กล่าวไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจจำเป็นต้องให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
5. หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเชื่อว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นจะต้องแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุผลความไม่พึงพอใจของตนอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกัน ซึ่งจะต้องจัดให้มีขึ้นไม่ช้ากว่าสามสิบ (30) วัน หลังจากที่ได้รับการร้องขอ หากภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายสามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งได้รับการแจ้งถึงความไม่พึงพอใจนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้เวลาพยายามอย่างดีที่สุดที่จะผลักดันให้ข้อตกลงนั้นบรรลุผล ในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงกันได้ ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่มีอยู่เดิมมีผลบังคับใช้ต่อไป

## ข้อ 15

## การป้องกันการแข่งขัน

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงตกลงกันว่า การกระทำของสายการบินดังต่อไปนี้อาจถูกพิจารณาว่าเป็นการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งอาจมีการตรวจสอบทางด้านคุณธรรมอย่างใกล้ชิด
  - ก) การเรียกเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมในเส้นทางต่างๆ โดยรวมกันแล้วไม่เพียงพอที่จะครอบคลุมถึงต้นทุนของการให้บริการที่ตนเกี่ยวข้อง
  - ข) การเพิ่มความจุความถี่ของบริการที่มากเกินไปจนความจำเป็น
  - ค) การกระทำเช่นว่านั้นยังคงดำเนินการต่อไป มากกว่าจะเป็นการชั่วคราว
  - ง) การกระทำเช่นว่านั้นมีผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง หรือเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายที่สำคัญต่อสายการบินอื่น
  - จ) การกระทำเช่นว่านั้นสะท้อนถึงเจตนาที่ชัดเจน หรือมีผลกระทบที่น่าเชื่อได้ว่าเป็นการทำลาย การกีดกัน หรือการขับไล่สายการบินอื่นให้ออกจากตลาด และ
  - ฉ) พฤติกรรมซึ่งแสดงให้เห็นถึงการใช้อำนาจในทางมิชอบของผู้มีอำนาจในเส้นทางบิน
2. หากเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายหนึ่งพิจารณาว่า การดำเนินการบริการอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างซึ่งกระทำโดยตั้งใจหรือจัดการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง อาจก่อให้เกิดพฤติกรรมการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมตามข้อบ่งชี้ในวรรค 1 เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือตามข้อ 21 (การปรึกษาหารือ) พร้อมแสดงความเห็นต่อการแก้ไขปัญห การร้องขอใดๆ เช่นว่านั้นจะต้องแนบเหตุผลในการร้องขอ และการปรึกษาหารือจะต้องเริ่มขึ้นภายใน 15 วันนับจากวันร้องขอ
3. หากภาคิผู้ทำควมตกลงไม่สามารถบรรลุถึงการแก้ไขปัญหโดยการปรึกษาหารือ ภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้ใช้วิธีการแก้ไขข้อพิพาทภายใต้ข้อ 22 (การระงับข้อพิพาท) เพื่อแก้ไขข้อพิพาท



## ข้อ 16 การโอนรายได้

สายการบินที่กำหนดแต่ละสายมีสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและส่งเงินรายได้ท้องถิ่น ในส่วนที่เหลือจากการใช้จ่ายในท้องถิ่นกลับไปยังประเทศของตน การเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและการส่งรายได้จะได้รับอนุญาตให้กระทำได้ ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลใช้อยู่ทั่วไปในวันที่ส่งเงินรายได้ ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีผลในเวลาที่เงินรายได้เช่นว่านั้นได้เสนอในการเปลี่ยนแปลงและการส่งเงิน และจะต้องไม่ขึ้นอยู่กับการยอมรับอื่นใด ยกเว้นที่เรียกเก็บเป็นปกติโดยธนาคาร ในการดำเนินการเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและส่งเงินรายได้ดังกล่าว การโอนเช่นว่านั้นจะเป็นไปตาม บทบัญญัติของข้อบังคับในการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น

## ข้อ 17

## กิจกรรมเชิงพาณิชย์

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งสามารถนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งบุคลากรในด้านการบริหาร การขาย เทคนิค ปฏิบัติการและผู้ชำนาญพิเศษอื่น ซึ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินบริการที่ตกลง ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับการเข้ามา การพำนักอาศัย และการว่าจ้าง
2. สำหรับกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ให้ใช้หลักก้อยที่ด้อยปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะดำเนินการที่จำเป็น เพื่อให้มีความมั่นใจว่าตัวแทนของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสามารถดำเนินกิจกรรมของตน ได้ด้วยความเป็นระเบียบเรียบร้อย
3. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการดำเนินการขายการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของตน โดยตรง และตามดุลยพินิจของสายการบินโดยผ่านตัวแทน สายการบินแต่ละสายจะได้รับสิทธิในการขายการขนส่งเช่นว่านั้น และบุคคลใดๆ มีเสรีภาพในการที่จะซื้อการขนส่งนั้นด้วยเงินสกุลที่ใช้อยู่ในอาณาเขตนั้น หรือในเงินสกุลของประเทศอื่นที่อาจแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี ทั้งนี้ ภายใต้บังคับของกฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ

## ข้อ 18

## ข้อตกลงเกี่ยวกับความร่วมมือ/การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

สายการบินที่กำหนดแต่ละสายอาจเข้าร่วมจัดทำข้อตกลงความร่วมมือทางการตลาดกับสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือสายการบินอื่นใดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) เช่น การร่วมเป็นหุ้นส่วนการลงทุน การตกลงซื้อขายระวาง และการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า สายการบินทุกสายที่เข้าร่วมต้องได้รับการอนุญาตที่เหมาะสมและปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ใช้โดยทั่วไปในการจัดทำความร่วมมือเช่นว่านั้น

ข้อ 19  
รายการสถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะจัดส่งหรือให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของตน จัดส่งรายการสถิติรายคาบหรือรายการสถิติอื่นๆ ที่จำเป็นอย่างมีเหตุผลแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อได้รับการร้องขอเพื่อวัตถุประสงค์ในการทบทวนความจุที่จัดให้สำหรับบริการที่ตกลงซึ่งดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรก

ข้อ 20  
การอนุญาตใช้กำหนดการบิน

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยื่นกำหนดการบินที่ตลาดการณ์ของตนไปยังเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อขออนุญาตอย่างน้อยสามสิบ (30) วัน ก่อนเริ่มดำเนินการที่ตกลง การเปลี่ยนแปลงกำหนดการบินใดๆ ให้ดำเนินการเช่นเดียวกันนี้
2. สำหรับเที่ยวบินเสริมซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งประสงค์ที่จะดำเนินการที่ตกลง นอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับอนุญาตแล้ว สายการบินนั้นต้องยื่นขออนุญาตล่วงหน้าจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง สิบสี่ (14) วันทำการ ก่อนที่จะดำเนินการเที่ยวบินเช่นว่านั้น

ข้อ 21  
การปรึกษาหารือ

1. ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเมื่อใดก็ได้ ในเรื่องเกี่ยวกับการนำไปใช้ การตีความ การใช้ หรือการแก้ไขความตกลงฉบับนี้ หรือการปฏิบัติตามความตกลงฉบับนี้
2. การปรึกษาหารือเช่นว่านี้ ซึ่งอาจเป็นการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ และซึ่งอาจผ่านการหารือหรือโดยการติดต่อกันทางจดหมาย จะเริ่มต้นภายในระยะเวลา 30 วัน นับจากวันที่ ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอ เว้นแต่ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น

## ข้อ 22

### การระงับข้อพิพาท

1. ข้อพิพาทใดๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ ในขั้นต้น ภาคีผู้ทำความตกลงจะพยายามตกลงกันโดยการปรึกษาหารือและการเจรจา  
ระหว่างกัน
2. หากภาคีผู้ทำความตกลงไม่อาจตกลงกันได้ด้วยการปรึกษาหารือ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้เสนอข้อพิพาทนั้นไปยังคณะอนุญาโตตุลาการ ตามกระบวนการที่กำหนดข้างล่างนี้
3. คณะอนุญาโตตุลาการจะประกอบด้วยอนุญาโตตุลาการสามคน โดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการฝ่ายละหนึ่งคน และอนุญาโตตุลาการคนที่สามจะเป็นการตกลงกันโดยอนุญาโตตุลาการสองคนแรกที่ได้รับเลือก ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า อนุญาโตตุลาการคนที่สามเช่นว่านั้นจะต้องไม่เป็นคนชาติของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาหกสิบ (60) วัน นับจากวันที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้รับหนังสือทางการทูตจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งร้องขอให้มีการระงับข้อพิพาทโดยคณะอนุญาโตตุลาการ และอนุญาโตตุลาการคนที่สามจะเป็นการตกลงกันภายในระยะเวลาอีกหกสิบ (60) วัน หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่สามารถแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการของตนได้ภายในระยะเวลาหกสิบ (60) วัน หรือถ้าอนุญาโตตุลาการคนที่สามยังไม่เป็นที่ตกลงกันภายในระยะเวลาที่กำหนด ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้ประธานคณะมนตรีแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการหนึ่งคนหรือหลายคน หากประธานคณะมนตรีเป็นคนชาติเดียวกันกับภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ร้องประธานคณะมนตรีที่อาวุโสสูงสุดที่ไม่ได้ขาดคุณสมบัติในเรื่องดังกล่าวจะดำเนินการแต่งตั้ง
4. คณะอนุญาโตตุลาการจะวินิจฉัยด้วยวิธีการของตนเอง
5. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะทำให้คำวินิจฉัยหรือคำตัดสินของคณะอนุญาโตตุลาการมีผลอย่างเต็มที่ในระดับที่สอดคล้องกับกฎหมายภายในของตน
6. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของอนุญาโตตุลาการที่ตนแต่งตั้ง ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของคณะอนุญาโตตุลาการนั้น ให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายรับผิดชอบอย่างเท่าๆ กัน รวมทั้งค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยประธานคณะมนตรีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในการดำเนินการตามกระบวนการในวรรค 3 ของข้อนี้
7. หากและตราบเท่าที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยที่ได้รับตามวรรค 3 ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจจำกัด ระงับ หรือเพิกถอนสิทธิหรือเอกสิทธิ์ใดๆ ที่ตนได้ให้ตามความตกลงฉบับนี้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงที่ฝ่าฝืนหรือแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายที่ฝ่าฝืนนั้น

## ข้อ 23

## การแก้ไขความตกลง

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีกรปรึกษหหรือกับภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในเวลาใดก็ตาม เพื่อวัตถุประสงค์ในการแก้ไขควมตกลงฉบับนี้หรือภาคิผนวกของควมตกลง การปรึกษหหรือเช่นนั้นจะเริ่มต้นภายในระยะเวลาหกสิบ (60) วัน นับจากวันที่ได้รับกรร้องขอเช่นนั้น การปรึกษหหรือเช่นนั้นอาจกระทำโดยการหหรือร่วมกันหรือโดยการติดต่อกันทางจดหมาย
2. การแก้ไขใดๆ จะมีผลใช้บังคับ เมื่อได้มีการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต
3. การแก้ไขใดๆ ของภาคิผนวก อาจดำเนินการจัดทำเป็นข้อตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลง และจะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต



## ข้อ 24

## ความตกลงพหุภาคี

หากความตกลงพหุภาคีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศมีผลบังคับใช้กับภาคี  
ผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ความตกลงฉบับนี้จะได้รับการแก้ไขความเท่าที่จำเป็น เพื่อให้สอดคล้อง  
กับบทบัญญัติแห่งความตกลงพหุภาคีฉบับนั้น

## ข้อ 25

## การยกเลิกความตกลง

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร ผ่านช่องทางทางการทูตในเวลาใดก็ตาม แก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ถึงเจตนาที่จะยกเลิกความตกลงฉบับนี้ การบอกกล่าวเช่นว่านั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ความตกลงฉบับนี้จะป็นอันสิ้นสุด หลังจากวันที่ได้รับคำบอกกล่าวจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปสิบสองเดือน เว้นแต่จะได้มีการตกลงร่วมกันให้ถอนคำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้นสุดกำหนดเวลานั้น ในกรณีที่ไม่มี การตอบรับจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ให้ถือว่าคำบอกเลิกความตกลงเป็นอันได้รับเมื่อเวลา ล่วงไปสิบสี่ (14) วัน หลังจากวันที่องค์การการการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับแจ้ง

## ข้อ 26

## การจดทะเบียนกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ความตกลงฉบับนี้และการแก้ไขใดๆ ของความตกลง เมื่อมีผลใช้บังคับแล้ว จะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

## ข้อ 27

## การบังคับใช้ความตกลง

ความตกลงฉบับนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบโดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ตามกระบวนการทางกฎหมายของตน และจะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่มิหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต เพื่อยืนยันถึงความเห็นชอบเช่นนั้น และจะใช้แทนความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศฉบับก่อน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2512

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามท้ายนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยควรจากรัฐบาลของตนได้ลงนามความตกลงฉบับนี้

ทำที่.....เมื่อวันที่.....เป็นคู่ฉบับภาษาอังกฤษ ดัวยบททั้งสองฉบับต่างมีความถูกต้องแท้จริงเท่าเทียมกัน

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

แทนรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า

**ภาคผนวก**  
**ใบพิกัดเส้นทางบิน**

1. เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของราชอาณาจักรไทยจะดำเนินการเดินอากาศในทั้งสองทิศทาง

จุดเริ่มต้น	จุดระหว่างทาง	จุดปลายทาง	จุดพื้น
จุดต่างๆ ในไทย	จุดระหว่างทางใดๆ	จุดต่างๆ ในพม่า	จุดพื้นใดๆ

2. เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของสหภาพพม่าจะดำเนินการเดินอากาศในทั้งสองทิศทาง

จุดเริ่มต้น	จุดระหว่างทาง	จุดปลายทาง	จุดพื้น
จุดต่างๆ ในพม่า	จุดระหว่างทางใดๆ	จุดต่างๆ ไทย	จุดพื้นใดๆ

หมายเหตุ

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง อาจวันไม่แวะลง ณ จุดใดๆ ตามเส้นทางบินที่ระบุในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวบิน และอาจให้บริการจุดทั้งหลายตามลำดับใดๆ ก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงจะต้องเริ่มต้น ณ จุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินนั้น
2. สิทธิรับขนการจราจรที่จะใช้โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งตามเส้นทางบินข้างต้นหรือที่มีการแก้ไข จะตกลงกันระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลง