

(สำเนา)
เลขรับ ๑๒๖๙๕/๒๕๕๕ วันที่ ๒๓ ก.ค. ๒๕๕๕
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๘๙๐๗

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๑ เมษายน ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า และร่างความตกลงว่าด้วย
บริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกการหารือฯ และร่างความตกลงฯ ในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกการหารือระหว่างรัฐบาลแห่ง
ราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า และร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่ง
ราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกการหารือฯ และร่างความตกลงฯ ดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภา
ให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)

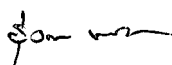
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๕

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง

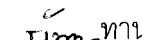


(นางสาวรุ่งนภา ชินธิโชติ)

ผู้บังคับบัญชาในกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักงานการประชุม

อรทัย พิมพ์

ทาน

๒/๐๕/๕๕ ตรวจ

MYANMAR – THAI AIR SERVICES CONSULTATION

BANGKOK, 29 – 30 JULY 2008

AGREED MINUTES

1. Delegations representing the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Union of Myanmar met in Bangkok on 29 - 30 July 2008 to discuss matters pursuant to the Air Transport Agreement between the two countries signed on 15 August 1969 as modified by subsequent exchange of Diplomatic Notes (hereinafter referred to as the "Agreement")

2. The lists of the members of the delegations are attached hereto as Attachment I.

3. The discussions were held in a friendly and cordial atmosphere.

Air Services Agreement ("ASA")

4. The two Delegations agreed upon and initialed the draft text of a new Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Union of Myanmar. The text is attached as Attachment II.

The two Delegations agreed to submit the initialed draft Air Services Agreement to their respective Governments for approval and inform such approval by an exchange of Diplomatic Notes.


Designated Airlines

5. The two Delegations reconfirmed their respective designated airlines as follows:

5.1 The designated airlines of Thailand are:

- i) Thai Airways International
- ii) Bangkok Airways
- iii) Phuket Airlines
- iv) P.B. Air
- v) Thai Air Asia

5.2 The designated airlines of Myanmar are:

- i) Myanmar Airways International
 - ii) Air Bagan
 - iii) Air Mandalay
- 

Traffic Rights

6. The two Delegations agreed that:

6.1 The designated airlines(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate air services on their respective routes with third and fourth freedom traffic rights without limitation on capacity, frequencies and aircraft type.

6.2 The designated airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to exercise fifth freedom traffic rights via any two intermediate and/or to two beyond points on their respective routes up to 7 weekly services per point.

6.3 The designated airline(s) of either Contracting Party may combine any two points on its route(s) in the territory of the other Contracting Party and exercise its own stopover traffic rights with the maximum stay up to 7 days.

Codesharing/Cooperative Arrangements

7. Each designated airline may enter into cooperative marketing arrangements such as joint-venture, blocked space and codeshare with airlines of either Contracting Party or any other airline(s), provided that all airlines involved hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

Aircraft Leasing

8. The two Delegations agreed that the designated airlines of both Contracting Parties may utilize either dry-leased or wet-leased aircraft in operating international air services between and beyond the two countries. The leasing arrangements shall be filed for approval with both aeronautical authorities.

Other Matters

9. The two Delegations agreed to encourage their respective designated airlines to discuss the possibility to conclude cooperation arrangements among themselves in order to enhance a fair and equal opportunity in the market places and for mutual benefit.

Kar

✓

10. The two Delegations agreed that this Agreed Minutes shall replace all previous Agreed Minutes and shall come into effect on the date of signature.

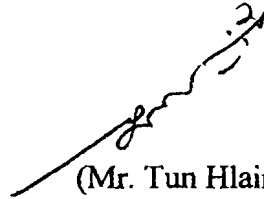
Done at Bangkok on 30 July 2008.



(Mrs. Kannikar Kemavuthanon)

For the Thai Delegation

Kan



(Mr. Tun Hlaing)

For the Myanmar Delegation

Thai Delegation

1. Mrs. Kannikar Kemavuthanon Head of Delegation
Deputy Director General
Department of Civil Aviation
2. Mr. Yos Laohasilpsomjitr
Director, Air Services Agreement and Negotiation Division
Department of Civil Aviation
3. Mr. Anant Kanaviwatchai
Air Transport Technical Officer
Department of Civil Aviation
4. Ms. Pimonwan Yamyoo
Air Transport Technical Officer
Department of Civil Aviation
5. Ms. Pornpimon Kaewngam
Transport Technical Officer
Ministry of Transport
6. Ms. Chaweewan Lacksanacharoen
Air Transport Technical Officer
Department of Civil Aviation
7. Ms. Saranya Kulchaiwattana
Air Transport Technical Officer
Department of Civil Aviation

Advisors

1. Mr. Dussadee Pradithbatuga
Director, International Affairs Department
Thai Airways International Plc.
2. Mrs. Kornkanoke Theppitak
Western Region Manager, International Affairs Department
Thai Airways International Plc.
3. Mr. Korkiat Dusitruattanakul
International Relations Co-Ordinator
Thai Airways International Plc.

Kan

Myanmar Delegation

1. Mr. Tun Hlaing Head of Delegation
Director General
Dept. of Civil Aviation
2. Mr. Kyaw Myo
Deputy Director (Air Transport)
Dept. of Civil Aviation
3. Mr. Nyan Naing Win
Deputy Director
Office of the Attorney General
4. Mr. Myint Thein Win
Head of Branch
Ministry of Foreign Affairs
5. Mr. Ne Win
Air Transport Officer
Dept. of Civil Aviation
6. Mr. Maung Maung Ohn
Director
Air Mandalay Ltd.

Observers

1. Mr. Aung Gyi
Managing Director
Myanmar Airways Int'l
2. Mr. Ye Jhan
Assistant General Manager
Myanmar Airways Int'l

Kan

✓

(DRAFT)

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNION OF MYANMAR

The Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Union of Myanmar, hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

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

Desiring to contribute to the progress of regional and international civil aviation;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation.

Have agreed as follows:

Kan

ARTICLE 1**Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- a) “air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- b) “aeronautical authorities ” means, in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of Transport; in the case of the Union of Myanmar, the Department of Civil Aviation of the Ministry of Transport; or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- c) “Agreement” means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- d) “capacity” is the amount(s) of services provided under the agreement, usually measured in the number of flights(frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- e) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;
- f) “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- g) “ICAO” means the International Civil Aviation Organisation;
- h) “international air transportation” is air transportation in which the passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State;

- i) "Contracting Party" is a State which has formally agreed to be bound by this agreement;
- j) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- k) "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that State;
- l) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and
- m) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.

Kan

ARTICLE 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule. Such services and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights, while operating the agreed services:
 - a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
 - c) the right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo or mail separately or in combination.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.

4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Karr

✓

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
 - a) in the case of an airline designated by Thailand, where the said airline can prove that substantial ownership and effective control of such airline are vested in Thailand or in its nationals;
 - b) in the case of an airline designated by Myanmar, where the said airline can prove that such airline is incorporated and has its principal place of business in Myanmar;
 - c) the designated airline is in compliance with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security); and
 - d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Kan

4

ARTICLE 4**Withholding, Revocation and Limitation of Authorization**

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently;

- a) in the case of an airline designated by Thailand, where the said airline cannot prove that substantial ownership and effective control of such airline are vested in Thailand or in its nationals;
- b) in the case of an airline designated by Myanmar, where the said airline cannot prove that such airline is incorporated and has its principal place of business in Myanmar;
- c) in the event of failure of the designated airline to comply with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Aviation Security); and
- d) in the event of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Article 8 (Safety) or Article 9 (Aviation Security) the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultation between the aeronautical authorities in conformity with Article 21 (Consultations) of this Agreement.

Kan

h

ARTICLE 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Kar

/

ARTICLE 6
Direct Transit Traffic

1. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject only to a very simplified control.

2. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Kaw

ARTICLE 7**Recognition of Certificates**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognised as valid by the other Contracting Party provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Kaur

ARTICLE 8**Safety**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention on International Civil Aviation (Doc 7300), the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.
5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

Karr

ARTICLE 9
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such Standards and Recommended Practices are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

Kan

✓

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

four

ARTICLE 10
User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.

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

Karr

/

ARTICLE 11
Custom Duties

1. Aircraft operated on international services by the designated airline(s) of one Contracting Party, as well as their regular airborne equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from custom duties, inspection fees and other duties or taxes, provided that such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the services rendered:

- a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airline(s) of the other Contracting Party;
- b) aircraft spare parts and regular airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international services;
- c) fuel and lubricants destined for the designated airline(s) of one Contracting Party to supply aircraft operated on international services, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they have been taken on board; and
- d) printed stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.

Kan

✓

3. The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline(s) of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

far



ARTICLE 12
Fair Competition

Each Contracting Party agrees:

- a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air transportation governed by the agreement; and
- b) to take action to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a designated airline of the other Contracting Party.

Kar

ARTICLE 13**Capacity**

1. The capacity to be provided at the outset shall be agreed between both Contracting Parties before the agreed services are inaugurated. Thereafter, the capacity to be provided shall be discussed and agreed from time to time between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
2. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision at reasonable load factors of capacity adequate to meet the traffic requirements between the territories of the two Contracting Parties.
3. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services between their respective territories so as to achieve equality and mutual benefit.
4. Each Contracting Party and its designated airline(s) shall take into consideration the interests of the other Contracting Party and its designated airline(s) so as not to affect unduly the services which the latter provides.
5. If, on review, the Contracting Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity previously agreed to be provided in accordance with the provisions of paragraph 1.

Kan

✓

ARTICLE 14**Tariffs**

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline(s) of each Contracting Party shall be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit. The tariffs may be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties.
2. The tariffs established under paragraph 1 shall not be required to be filed by the designated airline(s) of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.
3. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:
 - a) prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
 - b) protect consumers from tariffs that are excessive or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protect airlines from tariffs that are predatory or artificially low.
4. For the purposes set out in paragraph 3 of this Article, the designated airline(s) of each Contracting Party may be required to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs.

*Kan**/*

5. If one Contracting Party believes that the tariff charged by designated airline(s) of the other Party is inconsistent with considerations set forth in paragraph 3 of this Article, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request. If the Contracting Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

Kan

ARTICLE 15**Safeguards**

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

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

2. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, they may request consultation in accordance with Article 21 (Consultations) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within 15 days of the request.

3. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 22 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

Kan

ARTICLE 16
Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted at the effective rate of exchange prevailing on the date of remittance at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance. Such transfer shall be in accordance with the provisions of the foreign exchange control regulations of that Contracting Party.

Kan

/

ARTICLE 17
Commercial Activities

1. The designated airline(s) of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the agreed services.

2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airline(s) designated by the other Contracting Party may exercise its activities in an orderly manner.

3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries.

Kan

ARTICLE 18**Codesharing/Cooperative Arrangements**

Each designated airline may enter into cooperative marketing arrangements such as joint-venture, blocked space and codeshare with airlines of either Contracting Party or any other airline(s), provided that all airlines involved hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements

kan

ARTICLE 19**Statistics**

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services operated by the designated airline(s) of the first Contracting Party.

*fan**A*

ARTICLE 20**Approval of Schedules**

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party fourteen (14) working days prior to the operation of such flights.

*Law**✓*

ARTICLE 21
Consultations

1. Either Contracting Party may, at any time, request consultations on the implementation, interpretation, application, or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.

2. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 30 days from the date the other Contracting Party receives a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Kan

ARTICLE 22

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by consultations and negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement through consultations, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
3. Arbitration shall be by a Tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that the third such arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each Contracting Party shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed on within the period indicated, the President of the Council of ICAO may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
4. The arbitration tribunal shall determine its own procedure.
5. Each Contracting Party shall to the degree consistent with its national law give full effect to any decision or award of the tribunal.
6. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

7. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines in default.

Kan

ARTICLE 23
Amendments

1. Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement or its Annex. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such request. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

2. Any amendment shall enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

3. Any amendment of the Annex may be made by written agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes. ↗

Law

ARTICLE 24
Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that multilateral agreement.

Kan

↗

ARTICLE 25
Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

Kar

ARTICLE 26
Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its entry into force with the International Civil Aviation Organization.

Ken

4

ARTICLE 27
Entry into Force

This Agreement shall be approved by each Contracting Party in compliance with its legal procedure and shall enter into force on the day of the Exchange of Diplomatic Notes confirming such approval and shall supersede the previous Air Transport Agreement signed on 15 August 1969.

IN WITNESS THEREOF, the undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at _____ this _____ day of _____ in duplicate, in English language,
both text being equally authentic.

For the Government of
the Kingdom of Thailand

Kan

For the Government of
the Union of Myanmar

✓

ANNEX

Route Schedules

- I. The routes to be operated by the designated airline(s) of the Kingdom of Thailand, in both directions:

<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points of Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
Points in Thailand	Any Points	Points in Myanmar	Any Points

- II. The routes to be operated by the designated airline(s) of the Union of Myanmar in both directions:

<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points of Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
Points in Myanmar	Any Points	Points in Thailand	Any Points

Notes:

1. The designated airline(s) of either Contracting Party may omit on any or all flights, any point on the specified routes and may serve them in any order, provided the agreed service begin at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2. The traffic rights to be exercised by the designated airline(s) of either Contracting Party on the above routes or modification thereof shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Kan

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 มณฑะเลย์

สิทธิรับขนการจราจร

6. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันว่า

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

6.2 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะมีสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ผ่านสองจุดระหว่างทางใด ๆ และ/หรือ ไปยังสองจุดพันใด ๆ ตามเส้นทางบินที่ระบุของตนได้ถึง 7 เทียบต่อสัปดาห์ต่อจุด

6.3 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง สามารถทำการบินเชื่อมจุดสองจุดใด ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง พร้อมสิทธิรับขนการจราจรพักค้างของตนเองได้ โดยมีระยะเวลาพักค้างสูงสุดได้ถึง 7 วัน

ข้อตกลงเกี่ยวกับความร่วมมือ/การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

7. สายการบินที่กำหนดแต่ละสายอาจเข้าร่วมจัดทำข้อตกลงความร่วมมือทางการตลาดกับสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือสายการบินอื่นใดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) เช่น การร่วมเป็นหุ้นส่วนการลงทุน การตกลงซื้อขายระวาง และการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า สายการบินทุกสายที่เข้าร่วมต้องได้รับการอนุญาตที่เหมาะสมและปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ใช้โดยทั่วไปในการจัดทำข้อตกลงความร่วมมือเช่นว่านั้น

การใช้อากาศยานเช่า

8. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย สามารถใช้อากาศยานเช่า ทั้งแบบเช่าเฉพาะอากาศยานและแบบเช่าอากาศยานพร้อมลูกเรือ ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสองหรือพันไป ข้อตกลงในการเช่าอากาศยานนั้น จะต้องยื่นขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองฝ่าย

เรื่องอื่น ๆ

9. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะส่งเสริมให้สายการบินที่กำหนดของตนหารือกันเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการจัดทำความร่วมมือระหว่างกัน เพื่อเสริมสร้างให้เกิดโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันในตลาดและเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของทั้งสองฝ่าย

10. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันว่า บันทึกการหารือฉบับนี้จะแทนที่บันทึกการหารือก่อนหน้านี้ทั้งหมด และให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ลงนาม

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2551

กรรณิการ์ เขมวูฉานนัท
(นางกรรณิการ์ เขมวูฉานนัท)
แทนคณะผู้แทนไทย

ตัน เหลียง
(นายตัน เหลียง)
แทนคณะผู้แทนพม่า

คณะผู้แทนไทย

1. นางกรรณิการ์ เขมวูฒานนท์
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ
2. นายยศ เลหาศิลป์สมจิตร
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน
กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
4. นางสาวพิมลวรรณ แยมอยู่
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
5. นางสาวพรพิมล แก้วงาม
นักวิชาการขนส่ง
กระทรวงคมนาคม
6. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
7. นางสาวศรัญญา กุลชัยวัฒน์นะ
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ

หัวหน้าคณะผู้แทน

ที่ปรึกษา

1. นายดุขฎิ ประดิษฐ์บาทุกา
ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
2. นางกรรณก เทพพิทักษ์
ผู้จัดการส่วนภาคพื้นตะวันตก ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
3. นายก่อเกียรติ ตูสิตรัตนากุล
เจ้าหน้าที่ประสานงานฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

คณะผู้แทนพม่า

1. นายตัน เหลียง
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 โอน
ผู้อำนวยการ
สายการบินแอร์ มณฑลทะเลย์

หัวหน้าคณะผู้แทน

ผู้สังเกตการณ์

1. นาย ออง จี
ผู้อำนวยการบริหาร
เมียนมาร์ แอร์เวย์ส์ อินเตอร์เนชั่นแนล
2. นายเย ฮาน
ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป
เมียนมาร์ แอร์เวย์ส์ อินเตอร์เนชั่นแนล

(ร่าง)

ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ
ระหว่าง
รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
และ
รัฐบาลแห่งสหภาพพม่า

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า ซึ่งต่อไปนี้ 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 เพื่อสินจ้างหรือค่าเช่า

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

ฉ) “ภาคีผู้ทำความตกลง” ให้หมายถึง รัฐที่ได้ตกลงอย่างเป็นทางการที่จะผูกพันตามความตกลงฉบับนี้

ญ) “พิกัดอัตราค่าขนส่ง” ให้หมายถึง ราคา อัตรา หรือค่าธรรมเนียมใดๆ ที่เรียกเก็บโดยสายการบินรวมทั้งตัวแทนของตน สำหรับการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และ/หรือสินค้า (ยกเว้นไปรษณีย์ภัณฑ์) ในการขนส่งทางอากาศ รวมถึงเงื่อนไขที่ควบคุมให้ใช้ได้กับราคา อัตรา หรือค่าธรรมเนียมเช่นว่านั้น

ฎ) “อาณาเขต” ที่เกี่ยวเนื่องกับรัฐ ให้หมายถึง พื้นที่ดินและทะเลในอาณาเขตที่ติดต่อกับพื้นที่ดินนั้น และห้วงอวกาศเหนือพื้นที่ดินและทะเลขึ้นไป ซึ่งอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐนั้น

ฏ) “ค่าภาระ” ให้หมายถึง ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากสายการบิน โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ หรือผู้ได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่นั้นให้ดำเนินการ สำหรับการจัดหาทรัพย์สินหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน หรือเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมถึงบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องสำหรับอากาศยาน ลูกเรือ คนโดยสาร และสินค้า และ

จ) “บริการเดินอากาศ” “บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ” “สายการบิน” และ “การแวะลง โดยมีใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า” ให้มีความหมายตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 96 แห่งอนุสัญญา

ข้อ 2 การให้สิทธิ

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุไว้ในควมตกลงฉบับนี้แก่ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อควมมุ่งประสงค์ที่จะดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามเส้นทางที่ระบุในใบพิกัดเส้นทางบิน บริการและเส้นทางบินเช่นว่านั้น ต่อไปนี้จะเรียคว่า “บริการที่ตกลง” และ “เส้นทางบินที่ระบุ” ตามลำดับ
2. ภายใต้งบค้บแห่งบทบัญญัติของควมตกลงฉบับนี้ สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) โดยภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่าย ในขณะที่ดำเนินบริการที่ตกลง จะได้รับสิทธิดังต่อไปนี้
 - ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แะลง
 - ข) สิทธิในการแะลงในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยมิใช่ควมมุ่งประสงค์ทางการค้า
 - ค) สิทธิในการแะลง ณ จุด (หลายจุด) ตามเส้นทางบิน (หลายเส้นทาง) ที่ระบุในใบพิกัดเส้นทางบินแห่งควมตกลงฉบับนี้ เพื่อวัตถุประสงค์ในการรับขึ้นและขนลงซึ่งคนโดยสาร สินค้า หรือ ไปรษณียภณฑ์ ที่แยกจากกันหรือรวมกัน สำหรับการจราจรระหว่างประเทศ
3. นอกจากสายการบินที่ได้รับการกำหนดภายใต้งบค้บ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินกร) ของควมตกลงฉบับนี้แล้ว สายการบินของภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิตามที่ระบุในวรรค 2 ก) และ ข) แห่งข้อนี้
4. ไม่มีข้อควมใดในวรรค 2 แห่งข้อนี้ ที่จะถือว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายหนึ่ง ในอันที่จะรับขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภณฑ์ เพื่อสินจ้างหรือค่าเช่าในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ไปยังจุดอื่นในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายนั้น

ข้อ 3

การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินในสายหนึ่งหรือหลายสาย เพื่อควมประสงค์ในการดำเนินบริกรที่ตกลงตามควมตกลงฉบับนี้ และมีสิทธิเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดสายการบินดังกล่าว โดยแจ้งเป็นลยลักษณะอักษรแก่ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยหนึ่ง การกำหนดสายการบินเช่นนั้น จะมีผลเมื่อมีการแจ้งยืนยันเป็นลยลักษณะอักษรระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลงทั้งสองฝ่ย
2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบินเช่นนั้น และคำขอต่าง ๆ จากสายการบินที่กำหนดในรูปแบบและวิธีการที่ระบุไว้สำหรับการขออนุญาตดำเนินการ ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ย จะให้การอนุญาตที่เหมาะสม ด้วยชั้นตอนควมล่าช้า่น้อยที่สุด โดยมีเงื่อนไขว่า
 - ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดของประเทศไทย สายการบินดังกล่าวสามารถพิสูจน์ได้ว่ากรรมสิทธิ์ส่วนสวระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้น ตกลงแก่ประเทศไทย และ/หรือ คนชาติไทย
 - ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดของประเทศพม่า สายการบินดังกล่าวสามารถพิสูจน์ได้ว่าสายการบินนั้น ได้ก่อตั้งและมีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศพม่า
 - ค) สายการบินที่กำหนดนั้นได้ดำเนินการตามบทบัญญัติในข้อ 8 (ควมปลอดภัยการบิน) และข้อ 9 (การรักษาควมปลอดภัยการบิน) และ
 - ง) สายการบินที่กำหนดนั้นมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขที่วางไว้ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้อยู่เป็นปกติในการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยภาคิผู้ทำควมตกลงที่ได้รับการกำหนดสายการบิน
3. เมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินการตามวรรค 2 แล้ว สายการบินที่กำหนดอาจเริ่มดำเนินบริกรที่ตกลงเมื่อใดก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า สายการบินนั้นได้ดำเนินการสอดคล้องกับข้อบทที่มีผลใช้บังคับตามควมตกลงฉบับนี้

ข้อ 4

การระงับ การเพิกถอน และการจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ

1. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะระงับการออกใบอนุญาตดำเนินการให้สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ตามที่ระบุในข้อ 3 (การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ) ของความตกลงฉบับนี้ และมีสิทธิที่จะเพิกถอน พักใช้ หรือกำหนดเงื่อนไขการออกใบอนุญาตดำเนินการนั้นเป็นการชั่วคราวหรือถาวร
 - ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดของประเทศไทย สายการบินดังกล่าวไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่า กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้น ตกอยู่แก่ประเทศไทย และ/หรือ คนชาติไทย
 - ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดของประเทศพม่า สายการบินดังกล่าวไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่า สายการบินนั้นได้ก่อตั้งและมีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศพม่า
 - ค) ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดนั้น ไม่สามารถดำเนินการให้สอดคล้องตามบทบัญญัติในข้อ 8 (ความปลอดภัยการบิน) และข้อ 9 (การรักษาความปลอดภัยการบิน) และ
 - ง) ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดนั้น ไม่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขที่วางไว้ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้อยู่เป็นปกติในการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้รับการกำหนดสายการบิน

2. เว้นแต่จำเป็นต้องดำเนินการโดยทันที เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับดังกล่าวข้างต้น หรือ เว้นแต่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัยตามบทบัญญัติในข้อ 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 ศุลกากร เงินตรา สุขภาพและการกักกันโรค จะใช้บังคับแก่คนโดยสาร ลูกเรือ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งรับขนโดยอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ขณะที่อยู่ภายในอาณาเขตดังกล่าว
3. ในการใช้ข้อบังคับด้านการเข้าเมือง ศุลกากร การกักกันโรค และข้อบังคับในลักษณะเดียวกัน ของตนในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะเดียวกันนั้น มิให้ภาคีผู้ทำความตกลง ให้สิทธิพิเศษแก่สายการบินของตนหรือสายการบินอื่นๆ ที่เหนือกว่าให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ 6

การผ่านแดนโดยตรง

1. คนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ซึ่งผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง ฝ่ายหนึ่งโดยตรง และมีได้ออกไปจากพื้นที่ของสนามบินซึ่งได้จัดไว้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว จะได้รับการควบคุมที่ไม่ยุ่งยาก เว้นแต่เพื่อมาตรการรักษาความปลอดภัยต่อการก่อความรุนแรงและสัลดอากาศ
2. สัมภาระและสินค้าผ่านแดนโดยตรง จะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร และภาษีอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกัน

ข้อ 7

การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

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

ข้อ 8

ความปลอดภัยการบิน

1. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอในเวลาใดๆ ให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยซึ่งนำมาใช้โดยภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือ อากาศยาน และการทำการบินของอากาศยาน การปรึกษาหารือเช่นว่านั้น จะจัดให้มีขึ้นภายในสามสิบวันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอ
2. ภายหลังการหารือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพบว่าภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้ซึ่งหรือดำเนินการให้ได้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องที่อ้างถึงตามวรรค 1 ได้เท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (เอกสารหมายเลข 7300) ในขณะนั้น ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกจะต้องแจ้งให้ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องดำเนินการที่เหมาะสมภายในระยะเวลาที่ตกลงกัน
3. ตามข้อ 16 แห่งอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันต่อไปอีกว่า อากาศยานใดๆ ที่ทำการบินโดยหรือในนามของสายการบินของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ในบริการที่ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งในขณะที่อากาศยานอยู่ภายในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง อาจอยู่ภายใต้การตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งการตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการทำการบินของอากาศยานโดยไม่สมเหตุผล โดยไม่รวมความตามข้อผูกมัดที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญาชิคาโก วัตถุประสงค์ของการตรวจนี้ เพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของเอกสารที่เกี่ยวกับอากาศยาน ใบอนุญาตลูกเรือ อุปกรณ์ต่างๆ ของอากาศยาน และสภาพที่ปรากฏของอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานต่างๆ ที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น
4. เมื่อเกิดความจำเป็นเร่งด่วนที่จะทำให้เชื่อมั่นในความปลอดภัยของการทำการบินของสายการบิน ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะพักใช้หรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตดำเนินการของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยทันที
5. การดำเนินการใดๆ ของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค 4 ข้างต้น จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป
6. ตามที่ได้อ้างถึงในวรรค 2 เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่ตกลงกัน หากภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งยังคงไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เลขานุการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศควรได้รับการแจ้งให้ทราบ ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งควรได้รับแจ้ง

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 และการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคิผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญา เท่าที่จะเข้าขอบข่ายด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้นมีผลใช้กับภาคิผู้ทำความตกลง ภาคิผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ดำเนินการอากาศยานซึ่งจดทะเบียนอากาศยานไว้กับตน หรือผู้ดำเนินการอากาศยานซึ่งมีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือมีถิ่นพำนักถาวรอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินเช่นว่านั้น

4. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยตกลงกันว่ผู้ดำเนินกรอวกาศยานเช่นว่ำนั้ อจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบทว่ด้วยการรักษาควมปลอดภัยการบินที่อ้างถึงในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง กรออกจก หรือระหว่างอยู่ในอณเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยหนึ่งนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยจะทำให้มั่นใจว่ใช้มาตรการที่เหมาะสมได้อย่างมีประสิทธิภพภยในอณเขตของตน เพื่อที่จะป้องกันอวกาศยานและเพื่อที่จะตรวจตราคนโดยสาร์ ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้ำ และพัสดุอวกาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขนขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยหนึ่ง สำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับกับภัยคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติการณ์หรือการคุกคามว่จะมีอุบัติการณ์ี้อวกาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อควมปลอดภัยของอวกาศยานเช่นว่ำนั้ คนโดยสาร์และลูกเรือของอวกาศยานนั้น ทำอวกาศยานหรือเครื่องอำนวยควมสะดวกในการเดินอวกาศเกิดขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยควมสะดวกในการสื่อสารและด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติการณ์หรือการคุกคามเช่นว่ำนั้โดยเร็วและอย่างปลอดภัย

ข้อ 10

ค่าภาระ

1. ห้ามมิให้ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดเรียกเก็บค่าภาระจากสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสูงกว่าที่เรียกเก็บจากสายการบินของตนที่ดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศในลักษณะเดียวกัน
2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการปรึกษาหารือกันเกี่ยวกับค่าภาระระหว่างเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการจัดเก็บและสายการบินที่ใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกซึ่งจัดให้โดยเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการจัดเก็บเหล่านั้น เมื่อใช้ผ่านทางองค์กรตัวแทนของสายการบินเหล่านั้น ผู้ใช้บริการดังกล่าวนั้น จะได้รับทราบข้อสังเกตที่มีเหตุผลของข้อเสนอใดๆ เพื่อเปลี่ยนแปลงค่าภาระเช่นนั้น เพื่อให้สามารถแสดงความคิดเห็นของตนก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนต่อไปเพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับค่าภาระระหว่างเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการจัดเก็บและผู้ใช้บริการดังกล่าว

ข้อ 11 ภาษีศุลกากร

1. อากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตลอดจนเครื่องบริภัณฑ์ปกติของตนซึ่งอยู่บนอากาศยาน วัสดุเชื้อเพลิงและน้ำมันสิ้น และพัสดุอากาศยาน รวมทั้งอาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ ซึ่งอยู่บนอากาศยานนั้น จะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียม การตรวจสอบ และค่าอากร หรือภาษีอื่นๆ เมื่อนำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า เครื่องบริภัณฑ์ วัสดุ และพัสดุเช่นว่านั้น ต้องยังคงอยู่บนอากาศยานจนกระทั่งถูกนำกลับออกไป

2. โดยไม่รวมค่าภาระในการให้บริการ ให้มีการยกเว้นค่าอากรและภาษีเช่นเดียวกันแก่
 - ก) พlsruอากาศยาน ซึ่งนำขึ้นบนอากาศยานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ภายในวงจำกัด ซึ่งกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าว และเพื่อการใช้บนอากาศยานซึ่งดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
 - ข) เครื่องอะไหล่อากาศยาน และเครื่องบริภัณฑ์ปกติซึ่งอยู่บนอากาศยาน ที่นำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง สำหรับการบำรุงรักษาหรือการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศ
 - ค) เชื้อเพลิงและน้ำมันสิ้น สำหรับสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งจะเติมให้กับอากาศยานที่ใช้ในการดำเนินการระหว่างประเทศ แม้สัมภาระเหล่านี้จะเข้าไปในบางส่วนของเส้นทางเหนืออาณาเขตของภาคีฝ่ายที่เชื้อเพลิงและน้ำมันสิ้นถูกนำขึ้นบนอากาศยาน
 - ง) พlsruสิ่งพิมพ์ โบตราส่งสินค้าทางอากาศ สิ่งพิมพ์ซึ่งมีเครื่องหมายสัญลักษณ์ของบริษัทพิมพ์ติดอยู่บนนั้น และสิ่งพิมพ์เพื่อการเผยแพร่โดยปกติที่สายการบินที่กำหนดนั้น แจกจ่ายให้โดยไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียม

3. เครื่องบริภัณฑ์ปกติซึ่งอยู่บนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุและเครื่องใช้สอยซึ่งอยู่บนอากาศยานที่ใช้ดำเนินการบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง อาจนำลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขตนั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่างๆ ที่นำลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือมิฉะนั้นจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร

ข้อ 12
การแข่งขันที่เป็นธรรม

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงกันว่า

- ก) สายการบินที่กำหนดแต่ละสายจะมีโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ความตกลง และ
- ข) จะดำเนินการเพื่อจัดการเลือกปฏิบัติทุกรูปแบบหรือการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งมีผลกระทบในทางลบต่อสถานภาพทางการแข่งขันของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ 13

ความจุ

1. ความจุซึ่งจัดขึ้นในวาระเริ่มแรก จะต้องตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ก่อนที่จะเริ่มดำเนินบริการที่ตกลง หลังจากนั้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลง ทั้งสองฝ่าย จะได้ปรึกษาหารือและตกลงกันเป็นครั้งคราวเกี่ยวกับความจุที่จะจัดขึ้น
2. บริการที่ตกลงซึ่งดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องมี การจัดหาความจุที่เพียงพอตามปริมาณร้อยละการบรรทุกอย่างมีเหตุผลเพื่อสนองปริมาณ การจราจรระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเป็นวัตถุประสงค์ปฐมมูล
3. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้โอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันแก่สายการบินที่กำหนด ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายที่จะดำเนินบริการที่ตกลงระหว่างอาณาเขตของกันและกัน เพื่อที่จะได้รับความเสมอภาคและผลประโยชน์ร่วมกัน
4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายและสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของตน จะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและสายการบินที่กำหนด สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของฝ่ายนั้นด้วย เพื่อมิให้กระทบกระเทือนต่อบริการที่จัดขึ้นโดย สายการบินฝ่ายหลังอย่างไม่สมควร
5. ในการพิจารณาบททวน หากภาคีผู้ทำความตกลงไม่สามารถตกลงกันได้ เกี่ยวกับความจุ ที่จะจัดขึ้นสำหรับบริการที่ตกลง ความจุที่อาจจัดหาโดยสายการบินที่กำหนดของ ภาคีผู้ทำความตกลง จะต้องไม่เกินกว่าความจุรวมทั้งหมดที่ได้ตกลงให้จัดขึ้นก่อนหน้านั้น ตามบทบัญญัติของวรรค 1

ข้อ 14

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งในการดำเนินบริการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องกำหนดโดยสายการบินที่กำหนดแต่ละสาย ซึ่งตั้งอยู่บนข้อพิจารณาต่างๆ ทางการค้าในตลาดในระดับที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมถึงค่าใช้จ่ายในการดำเนินบริการและกำไรที่สมเหตุสมผล สายการบินที่กำหนดที่เกี่ยวข้องของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองอาจตกลงกันในการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่ง
2. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดภายใต้วรรค 1 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง จะต้องไม่ถูกกำหนดให้ต้องยื่นขอใช้ต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
3. โดยไม่คำนึงถึงที่ได้กล่าวมาแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการแทรกแซงเพื่อที่จะ
 - ก) ยับยั้งพิกัดอัตราค่าขนส่ง ที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่เป็นปฏิปักษ์ต่อการแข่งขัน โดยมีหรือเป็นไปได้ที่จะมีหรือเจตนาที่จะให้มีผลทำลายคู่แข่งหรือกีดกันคู่แข่งให้ออกจากเส้นทางบิน
 - ข) คุ่มครองผู้บริโภคนอกจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สูงเกินควรหรือมีข้อจำกัดอันเนื่องจากการใช้ฐานะผู้ครองตลาดในทางที่มีขอบ
 - ค) ป้องกันสายการบินจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เอาเปรียบผู้อื่น หรือต่ำเกินจริง
4. เพื่อให้เป็นไปตามประสงค์ตามที่กล่าวไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจจำเป็นต้องให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
5. หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเชื่อว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นจะต้องแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุผลความไม่พึงพอใจของตนอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกัน ซึ่งจะต้องจัดให้มีขึ้นไม่ช้ากว่าสามสิบ (30) วัน หลังจากที่ได้รับการร้องขอ หากภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายสามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งได้รับการแจ้งถึงความไม่พึงพอใจนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะผลักดันให้ข้อตกลงนั้นบรรลุผล ในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงกันได้ ให้พิกัดอัตรา

ข้อ 15

การป้องกันการแข่งขัน

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงตกลงกันว่า การกระทำของสายการบินดังต่อไปนี้ อาจถูกพิจารณาว่าเป็น การปฏิบัติที่เกี่ยวกับการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งอาจมีการตรวจสอบทางด้านคุณธรรมอย่างใกล้ชิด
 - ก) การเรียกเก็บค่าโดยสารและค่าระวางในเส้นทางต่างๆ โดยรวมกันแล้วไม่เพียงพอ ที่จะครอบคลุมถึงต้นทุนของการให้บริการที่ตนเกี่ยวข้อง
 - ข) การเพิ่มความจุความถี่ของบริการที่มากเกินไปจนจำเป็น
 - ค) การกระทำเช่นว่านั้นยังคงดำเนินการต่อไป มากกว่าจะเป็นการชั่วคราว
 - ง) การกระทำเช่นว่านั้นมีผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง หรือเป็นเหตุให้เกิด ความเสียหายที่สำคัญต่อสายการบินอื่น
 - จ) การกระทำเช่นว่านั้นสะท้อนถึงเจตนาที่ชัดเจน หรือมีผลกระทบที่น่าเชื่อได้ว่าเป็น การทำลาย การกีดกัน หรือการขับไล่สายการบินอื่นให้ออกจากตลาด และ
 - ฉ) พฤติกรรมซึ่งแสดงให้เห็นถึงการใช้อำนาจในทางมิชอบของผู้มีอำนาจในเส้นทางบิน
2. หากเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายหนึ่งพิจารณาว่า การดำเนินบริการ อย่างหนึ่งหรือหลายอย่างซึ่งกระทำโดยตั้งใจหรือจัดการโดยสายการบินที่กำหนดของ ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง อาจก่อให้เกิดพฤติกรรมการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมตามข้อบ่งชี้ ในวรรค 1 เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือตามข้อ 21 (การปรึกษาหารือ) พร้อมแสดงความเห็นต่อการแก้ไขปัญหา การร้องขอใดๆ เช่นว่านั้นจะต้องแนบเหตุผล ในการร้องขอ และการปรึกษาหารือจะต้องเริ่มขึ้นภายใน 15 วันนับจากวันร้องขอ
3. หากภาคิผู้ทำควมตกลงไม่สามารถบรรลุถึงการแก้ไขปัญหาโดยการปรึกษาหารือ ภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้ใช้วิธีการแก้ไขข้อพิพาทภายใต้ข้อ 22 (การระงับข้อพิพาท) เพื่อแก้ไขข้อพิพาท

ข้อ 16 การโอนรายได้

สายการบินที่กำหนดแต่ละสายมีสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและส่งเงินรายได้ท้องถิ่น ในส่วนที่เหลือจากการใช้จ่ายในท้องถิ่นกลับไปยังประเทศของตน การเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและการส่งรายได้จะได้รับอนุญาตให้กระทำได้ ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลใช้อยู่ทั่วไปในวันที่ส่งเงินรายได้ ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีผลในเวลาที่จะเงินรายได้เช่นว่านั้นได้เสนอในการเปลี่ยนแปลงและการส่งเงิน และจะต้องไม่ขึ้นอยู่กับค่าธรรมเนียมอื่นใด ยกเว้นที่เรียกเก็บเป็นปกติโดยธนาคาร ในการดำเนินการเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและส่งเงินรายได้ดังกล่าว การโอนเช่นว่านั้นจะเป็นไปตาม บทบัญญัติของข้อบังคับในการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น

ข้อ 17

กิจกรรมเชิงพาณิชย์

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งสามารถนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งบุคลากรในด้านการบริหาร การขาย เทคนิค ปฏิบัติการและผู้ชำนาญพิเศษอื่น ซึ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินบริการที่ตกลง ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับการเข้ามา การพำนักอาศัย และการว่าจ้าง
2. สำหรับกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ให้ใช้หลักเกณฑ์ที่ถือปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะดำเนินการทั้งปวงที่จำเป็น 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. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยื่นกำหนดการบินที่คาดการณ์ของตนไปยังเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อขออนุญาตอย่างน้อยสามสิบ (30) วัน ก่อนเริ่มดำเนินการที่ตกลง การเปลี่ยนแปลงกำหนดการบินใดๆ ให้ดำเนินการเช่นเดียวกันนี้
2. สำหรับเที่ยวบินเสริมซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งประสงค์ที่จะดำเนินการที่ตกลง นอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับอนุญาตแล้ว สายการบินนั้นต้องยื่นขออนุญาตล่วงหน้าจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสิบสี่ (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 ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้ประธานคณะมนตรีแห่งองค์การการbinพลเรือนระหว่างประเทศแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการหนึ่งคนหรือหลายคน หากประธานคณะมนตรีเป็นคนชาติเดียวกันกับภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง รองประธานคณะมนตรีที่อาวุโสสูงสุดที่ไม่ได้ขาดคุณสมบัติในเรื่องดังกล่าวจะดำเนินการแต่งตั้ง
4. คณะอนุญาโตตุลาการจะวินิจฉัยด้วยวิธีการของตนเอง
5. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะทำให้คำวินิจฉัยหรือคำตัดสินของคณะอนุญาโตตุลาการมีผลอย่างเต็มที่ในระดับที่สอดคล้องกับกฎหมายภายในของตน
6. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของอนุญาโตตุลาการที่ตนแต่งตั้ง ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของคณะอนุญาโตตุลาการนั้น ให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายรับผิดชอบอย่างเท่าๆ กัน รวมทั้งค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกิดขึ้นโดยประธานคณะมนตรีขององค์การการbinพลเรือนระหว่างประเทศในการดำเนินการตามกระบวนการในวรรค 3 ของข้อนี้
7. หากและตราบเท่าที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยที่ได้รับตามวรรค 3 ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจจำกัด ระวัง หรือเพิกถอนสิทธิหรือเอกสิทธิ์ใดๆ ที่ตนได้ให้ความความตกลงฉบับนี้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงที่ฝ่าฝืนหรือละเมิดตามวรรค 3 ของข้อนี้

ข้อ 23
การแก้ไขความตกลง

1. ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกับภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในเวลาใดก็ตาม เพื่อวัตถุประสงค์ในการแก้ไขความตกลงฉบับนี้หรือภาคผนวกของความตกลง การปรึกษาหารือเช่นนั้นจะเริ่มต้นภายในระยะเวลาหกสิบ (60) วัน นับจากวันที่ได้รับการร้องขอเช่นนั้น การปรึกษาหารือเช่นนั้นอาจกระทำโดยการหารือร่วมกันหรือโดยการติดต่อกันทางจดหมาย
2. การแก้ไขใดๆ จะมีผลใช้บังคับ เมื่อได้มีการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต
3. การแก้ไขใดๆ ของภาคผนวก อาจดำเนินการจัดทำเป็นข้อตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคิผู้ทำความตกลง และจะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต

ข้อ 24**ความตกลงพหุภาคี**

หากความตกลงพหุภาคีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศมีผลบังคับใช้กับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ความตกลงฉบับนี้จะได้รับการแก้ไขตราบเท่าที่จำเป็น เพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งความตกลงพหุภาคีฉบับนั้น

ข้อ 25**การยกเลิกความตกลง**

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร ผ่านช่องทางทางการทูตในเวลาใดก็ตาม แก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ถึงเจตนาที่จะยกเลิกความตกลงฉบับนี้ การบอกกล่าวเช่นนั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ความตกลงฉบับนี้จะเป็นอันสิ้นสุด หลังจากวันที่ได้รับคำบอกกล่าวจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปสิบสองเดือน เว้นแต่จะได้มีการตกลงร่วมกันให้ถอนคำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้นสุดกำหนดเวลานั้น ในกรณีที่ไม่มี การตอบรับจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ให้ถือว่าคำบอกเลิกความตกลงเป็นอันได้รับเมื่อเวลา ล่วงไปสิบสี่ (14) วัน หลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับแจ้ง

ข้อ 26

การจดทะเบียนกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ความตกลงฉบับนี้และการแก้ไขใดๆ ของความตกลง เมื่อมีผลใช้บังคับแล้ว จะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ 27
การบังคับใช้ความตกลง

ความตกลงฉบับนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบโดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ตามกระบวนการทางกฎหมายของตน และจะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต เพื่อยืนยันถึงความเห็นชอบเช่นนั้น และจะใช้แทนความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศฉบับก่อน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2512

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยควรจากรัฐบาลของตนได้ลงนามความตกลงฉบับนี้

ทำที่.....เมื่อวันที่.....เป็นคู่ฉบับภาษาอังกฤษ ดัวยททั้งสองฉบับต่างมีความถูกต้องแท้จริงเท่าเทียมกัน

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

แทนรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า

ภาคผนวก
ใบพิกัดเส้นทางบิน

1. เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของราชอาณาจักรไทยจะดำเนินการบริการเดินอากาศในทั้งสองทิศทาง

จุดเริ่มต้น	จุดระหว่างทาง	จุดปลายทาง	จุดพื้น
จุดต่างๆ ในไทย	จุดระหว่างทางใดๆ	จุดต่างๆ ในพม่า	จุดพื้นใดๆ

2. เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของสหภาพพม่าจะดำเนินการบริการเดินอากาศในทั้งสองทิศทาง

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