

(สำเนา)

เลขรับ ๑๒๖๙๖/๒๕๕๕ วันที่ ๒๓ ก.ค. ๒๕๕๕

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๘๙๐๘

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๑ เมษายน ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งออสเตรเลีย

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจ ในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งออสเตรเลีย เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจ ดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)

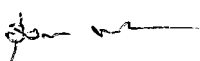
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๕

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักงานประชุม

มนชัย พิมพ์

ภัทราพร ทาน

กวิภา ตรวจ

## MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

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

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

### AIR SERVICES AGREEMENT

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

### PASSENGER CAPACITY ENTITLEMENTS

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

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

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

### ALL CARGO CAPACITY ENTITLEMENTS

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

### TRAFFIC RIGHTS

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

P



8. Notwithstanding anything set out in paragraph 7 above:

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

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

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

#### **OWN STOPOVER RIGHTS**

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

#### **CODE SHARING/COOPERATIVE ARRANGEMENTS**

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

##### 11.1 Bilateral Code Share

###### a) International sectors

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

###### b) Domestic sectors

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

P

11.2 Same Contracting Party Code Share

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

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

11.3 Third - Party Code Share

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

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

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

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

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

**CONDITIONS APPLYING TO ALL CODE SHARES**

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

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

P

14. When holding out for sale code share services, the designated airlines of both Contracting Parties must, in respect of any service sold by it, make clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

**AIRCRAFT SUBSTITUTION FORMULA**

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

A380	= 1.50
B747-400	= 1.00
B747-300	= 1.00
B747-200	= 1.00
B747 Combi	= 1.00
B777-300	= 0.95
B787-900	= 0.95
B777-300 ER	= 0.90
B747SP	= 0.75
A340	= 0.70
A330	= 0.70
B787-800	= 0.70
B777-200	= 0.70
MD11 STANDARD	= 0.70
MD11 ER	= 0.65
DC10	= 0.65
B767-300 (over 230 seats)	= 0.65
B767-300 (230 seats or less)	= 0.60
A300-600	= 0.60
A310-200/300	= 0.50
A320-200	= 0.50
B767-200	= 0.50

P

### LEASED AIRCRAFT

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

### OPERATIONAL FLEXIBILITY

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

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

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

### CONSULTATIONS

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

### DATE OF EFFECT

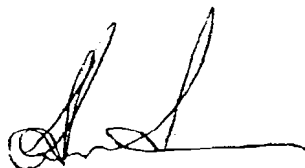
18. This Memorandum of Understanding will take effect as from today's date and shall replace paragraphs 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, and 17 of the Memorandum of Understanding dated 24 February 1998.

Done at Bangkok, on 4 July 2008.



(Pattama Tantirujanant)

for the Thai Delegation



(Iain Lumsden)

for the Australian Delegation

## THAI DELEGATION

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

P



## AUSTRALIAN DELEGATION

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

P





## บันทึกความเข้าใจ

1. คณะผู้แทนเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งออสเตรเลีย ได้พบกันที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 3 และ 4 กรกฎาคม 2551 เพื่อหารือเกี่ยวกับข้อตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง การหารือเป็นไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรีและสร้างสรรค์
2. รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่าย ปรากฏดังเอกสารแนบท้าย 1

### ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

3. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนความเห็นเกี่ยวกับร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่ และตกลงร่วมกันให้หารือเกี่ยวกับประเด็นนี้ในการเจรจาต่อไป

### สิทธิความจุเที่ยวบินผู้โดยสาร

4. คณะผู้แทนทั้งสองได้ตกลงร่วมกันว่า สิทธิความจุดังต่อไปนี้จะใช้กับเที่ยวบินบริการผู้โดยสารในแต่ละทิศทางตามเส้นทางบินที่ระบุสำหรับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย
  - มีผลใช้บังคับในทันที เทียบเท่ากับ 40 โบอิง 747-400 ต่อสัปดาห์
  - มีผลใช้บังคับตั้งแต่เดือนมีนาคม 2552 เทียบเท่ากับ 45 โบอิง 747-400 ต่อสัปดาห์

5. ในกรณีที่สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ประสบที่จะดำเนินการด้วยความจุที่มีผลทำให้ความจุรวมที่มีอยู่ของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น เกินสิทธิไปเป็นจำนวนเทียบเท่ากับ 0.3 โบอิง 747-400 หรือ น้อยกว่า ให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอนุญาตข้อแตกต่างเล็กน้อยดังกล่าวนี้

### สิทธิความจุเที่ยวบินเฉพาะสินค้า

6. นอกเหนือจากสิทธิความจุที่กำหนดไว้ในวรรค 4 ข้างต้น คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมกันที่จะอนุญาตให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายดำเนินการเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้าได้โดยไม่มีข้อจำกัดเรื่องความจุ/ความถี่ หรือแบบอากาศยาน ตามเส้นทางบินที่ระบุของตน ทั้งนี้โดยให้มีผลบังคับในทันที

### สิทธิรับขนการจราจร

7. ในการดำเนินการบริการตามสิทธิที่กำหนดไว้ในวรรค 4 และ 5 ข้างต้น ตามเส้นทางบินที่ระบุของตนสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรได้อย่างเต็มที่ในแต่ละทิศทางได้ทุกจุด รวมถึงจุดระหว่างทางและจุดพื้น

8. โดยไม่คำนึงถึงความใด ๆ ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 7 ข้างต้น

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

(2) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของออสเตรเลียจะไม่ดำเนินการ และ/หรือ จะไม่ใช้สิทธิรับขนการจราจรในแต่ละทิศทางในจุดต่าง ๆ ในสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งที่เป็นจุดระหว่างทางและจุดพ้น ทั้งนี้ ยกเว้นฮ่องกงที่สามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรได้อย่างเต็มที่ในแต่ละทิศทาง

9. ในการดำเนินบริการตามสิทธิที่กำหนดไว้ในวรรค 6 ข้างต้น ตามเส้นทางบินที่ระบุของตน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายหนึ่งอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรได้อย่างเต็มที่ในแต่ละทิศทางได้ทุกจุด รวมถึงจุดระหว่างทางและจุดพ้น

#### **สิทธิรับขนการจราจรพักค้างของตนเอง**

10. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงร่วมกันว่า สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรพักค้างของตนเองระหว่างจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

#### **การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน/ความร่วมมือด้านการบิน**

11. ในการดำเนินบริการแบบประจำตามเส้นทางบินที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมดำเนินบริการในลักษณะของการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินอื่นสายหนึ่งหรือหลายสายใด ๆ ที่มีสิทธิทำการบินในเส้นทางบินและสิทธิรับขนการจราจรที่เหมาะสม ตามวิธีการดังนี้

##### **11.1 การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสอง**

###### **ก) เส้นทางระหว่างประเทศ**

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความถี่ที่ถูกใช้ไปโดยสายการบินที่มีผู้ใช้ผู้ดำเนินบริการจะไม่นำมาคำนวณหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

###### **ข) เส้นทางภายในประเทศ**

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



14. ในกรณีการขายเที่ยวบินบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องแสดงให้เห็นชัดเจนแก่ผู้ซื้อในขณะซื้อบริการใด ๆ ที่ตนเป็นผู้ขายว่า สายการบินใดเป็นผู้ดำเนินบริการจริงในแต่ละช่วงของบริการ และสายการบินสายใดสายหนึ่งหรือหลายสายเป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

#### สูตรสัมประสิทธิ์เทียบแบบอากาศยาน

15. สูตรข้างล่างต่อไปนี้ จะใช้กับการเทียบสัมประสิทธิ์ของอากาศยานแบบต่าง ๆ ที่ดำเนินบริการในบางส่วนหรือทั้งหมด ตามสิทธิที่เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศจะตกลงกันเป็นคราว ๆ ไป

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

### อากาศยานเช่า

16. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ โดยใช้อากาศยาน (หรืออากาศยานและลูกเรือ) ที่เข้ามาจากบริษัทใด ๆ รวมทั้งสายการบินอื่น โดยมีเงื่อนไขว่า อากาศยานและลูกเรือที่ใช้ทำการบินนั้นได้รับมาตรฐานและข้อกำหนดด้านการทำการบินและด้านความปลอดภัยที่สามารถนำมาใช้ปฏิบัติได้ และจะต้องไม่เป็นผลให้ผู้ให้เช่าบันทึกสิทธิรับขนการจราจรซึ่งตนไม่มีสิทธินั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจจะตั้งเงื่อนไขตามปกติที่ใช้กับการดำเนินบริการเช่นว่านั้น

### ความคล่องตัวในการดำเนินบริการ

17. ในการดำเนินบริการที่ตกลง สำหรับบริการใด ๆ หรือทั้งหมด และเป็นไปตามทางเลือกของแต่ละสายการบิน สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจ

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

โดยไม่มีข้อจำกัดด้านทิศทางและภูมิศาสตร์ และโดยไม่เป็นการสูญเสียสิทธิรับขนการจราจรอย่างอื่นที่อนุญาตภายใต้ความตกลงฉบับนี้ ตามอนุวรรค ค มีเจตนาในการอนุญาตให้เปลี่ยนแปลงขนาดของอากาศยานในลักษณะหนึ่งต่อหนึ่ง แทนที่จะเป็นในลักษณะของดาวกระจาย

### การปรึกษาหารือ

18. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงว่า ควรที่จะพบปะหารือกันต่อไปอีกในเวลาที่เหมาะสม

### การมีผลใช้บังคับ

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

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2551

ปีทมา ดันดิรุจนาหนท์  
(ปีทมา ดันดิรุจนาหนท์)  
แทนคณะผู้แทนไทย

เลน ลัมสเดน  
(เลน ลัมสเดน)  
แทนคณะผู้แทนออสเตรเลีย

## คณะผู้แทนไทย

1. นางสาวปัทมา ดันติรุจนานนท์  
ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ  
กรมการขนส่งทางอากาศ
2. นายยศ เลาทศิลป์สมจิตร  
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน  
กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นายสรศักดิ์ สมรไกรสรกิจ  
เลขานุการเอก  
กระทรวงการต่างประเทศ
4. นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย  
นักวิชาการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางอากาศ
5. นางสาวพรพิมล แก้วงาม  
นักวิชาการขนส่ง  
กระทรวงคมนาคม
6. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ  
นักวิชาการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางอากาศ
7. นางสาวศรัญญา กุลชัยวัฒน์นะ  
นักวิชาการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางอากาศ
8. นายดุษฎี ประดิษฐบาทุกา  
ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ  
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
9. นายเมธี จิตประจง  
ผู้จัดการส่วนภาคพื้นตะวันออก ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ  
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
10. นางรสกร มุลละ  
ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ  
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

หัวหน้าคณะ

## คณะผู้แทนออสเตรเลีย

หัวหน้าคณะ

1. นายเลน ลัมสเดน  
ผู้อำนวยการ การบินระดับทวีภาคี  
กรมโครงสร้าง การขนส่ง การบริการภูมิภาค และรัฐบาลท้องถิ่น
2. นายเวย์น เคลลี  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ การบินระดับทวีภาคี  
กรมโครงสร้าง การขนส่ง การบริการภูมิภาค และรัฐบาลท้องถิ่น
3. นางสาวซูซาน แจบส์  
ผู้จัดการกลุ่มการขนส่ง การท่องเที่ยว  
กองท่องเที่ยว กรมทรัพยากร พลังงาน และการท่องเที่ยว
4. นางสาวไอเรน่า ลิกอร์สกา  
ส่วนการเมืองและเศรษฐกิจ  
สถานเอกอัครราชทูตออสเตรเลีย กรุงเทพฯ
5. นายอังเดร กาลัน  
ผู้จัดการ ฝ่ายรัฐบาลและอุตสาหกรรม  
สายการบินควีนส์แลนด์