

(สำเนา)

เลขรับ ๑๒๖๙๗/๒๕๕๕ วันที่ ๒๓ ก.ค. ๒๕๕๕

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๒๑๕๖

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งรัฐคูเวต และร่างหนังสือ
แลกเปลี่ยนทางการทูตของประเทศไทยและรัฐคูเวต

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจฉบับ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาและมติให้เสนอบันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างรัฐบาลแห่ง
ราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งรัฐคูเวต และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตของประเทศไทยและรัฐคูเวต
เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจฉบับ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ดังกล่าว มาเพื่อขอได้
โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ยงยุทธ วิชัยดิษฐ

(นายยงยุทธ วิชัยดิษฐ)

รองนายกรัฐมนตรี รักษาการแทน


นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง

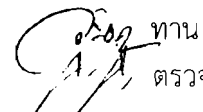


(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

มาตี พิมพ์



ท่าน
ตรวจ

Confidential Memorandum of Understanding

The delegations of the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the State of Kuwait met in Bangkok on 18 – 19 February 2008 to discuss air services matters. The discussions were held in a cordial and friendly atmosphere. The list of the two delegations is attached hereto as Attachment 1.

The two delegations reached the following understandings.

1. Revision of the Air Services Agreement (the Agreement)

1.1 Definitions

The two delegations agreed to amend Article 1 paragraph (c) of the Agreement to read as follows:

“(c) the term “designated airline” means any airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;”

1.2 Designation

The two delegations agreed to replace Article 3 of the Agreement with the new Article 3 as Attachment 2.

The Thai delegation indicated that “Thai Airways International Plc.” as the designated airline of the Kingdom of Thailand and the Kuwaiti delegation has accepted this designation. The Kuwaiti delegation indicated that “Kuwait Airways Corporation”, “Kuwait National Airways”, “Jazeera Airways Company” and “Load Air - International Cargo Airlines Company” as the designated airlines of the State of Kuwait and The Thai delegation has accepted this designation.

1.3 Recognition of Certificates and Licenses

The two delegations agreed to replace Article 4 of the Agreement with the new Article 4 as Attachment 3.

1.4 Aviation Security

The two delegations agreed to replace Article 12 of the Agreement with the new Article 12 as Attachment 4.

1.5 Aviation Safety

The two delegations agreed to insert the new article as Article 12 bis concerning Aviation Safety clause as Attachment 5.

Kam

Sh

2. Schedule

The Route on Schedule to the Agreement as amended by the Confidential Memorandum of Understanding dated 17 July 2003 shall be replaced by a new Schedule as Attachment 6.

3. Capacity and Frequencies

Pursuant to paragraph (4) of Article 7 of the Agreement, both delegations agreed that the designated airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to operate the air services on the specified routes with unlimited number of frequencies with any type of aircraft.

4. Traffic Rights

4.1 The two delegations agreed that the designated airline(s) of both Contracting Parties shall enjoy full 3rd/4th and 5th freedom traffic in operating the air services on their respective routes.

4.2 In addition to sub-paragraph 4.1 above, both delegations agreed that the designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed to exercise their own stopover traffic rights.

5. Code-sharing Provisions

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

5.1 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.

Kan

Li

5.2 Same Contracting Party Code Share

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

5.3 Third-Party Code-Share

The designated airline(s) of each Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with any airline(s) of third countries. The frequencies used by the non-operating carrier will not be counted against that carrier's capacity entitlement.

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

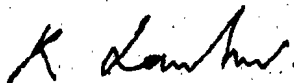
b) A marketing carrier may place its code on a sector beginning at any point, as long as that sector is part of a service with a point in the territory of the Contracting Party designated that carrier.

6. Entry into Effect

This Confidential Memorandum of Understanding will come into effect upon an exchange of diplomatic notes.

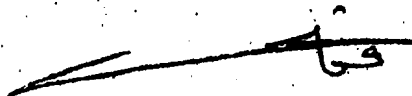
This Confidential Memorandum of Understanding shall supersede all previous Confidential Memoranda of Understanding and Agreed Minutes.

Done in Bangkok on 19 February 2008.



(Mrs. Kannikar Kemavuthanon)

For the Delegation of
the Kingdom of the Thailand



(Mr. Fawaz Al-Farah)

For the Delegation of
the State of Kuwait

List of Thai Delegation

1. Mrs. Kannikar Kemavuthanon Head
Deputy Director General,
Department of Civil Aviation
2. Miss Pattama Tantirujanant
Director, Air Transport Regulatory Bureau,
Department of Civil Aviation
3. Mr. Yos Laohasilpsomjit
Director, Air Services Agreement and Negotiation Division,
Department of Civil Aviation
4. Miss Thararut Chittichanon
Second Secretary, Department of International Economic Affairs,
Ministry of Foreign Affairs
5. Mr. Anant Kanaviwatchai
Air Transport Technical Officer,
Department of Civil Aviation
6. Mr. Pyrasak Duangkaew
Air Transport Technical Officer,
Department of Civil Aviation
7. Miss Chaweewan Lacksanacharoen
Air Transport Technical Officer,
Department of Civil Aviation
8. Miss Tidarat Palodom
Transport Technical officer, International Affairs Bureau,
Ministry of Transport
9. Mr. Dussadee Pradithbatuga
Director, International Affairs Department,
Thai Airways International Plc.
10. Mrs. Kornkanoke Theppitak
Western Region Manager, International Affairs Department,
Thai Airways International Plc.
11. Miss Narankorn Maneesri
International Relations Coordinator,
Thai Airways International Plc.

Kan

Li

List of Kuwaiti Delegation

1. Mr. Fawaz Al-Farah Head
President of Civil Aviation
Directorate General of Civil Aviation
2. Mr. Salah Al-Majed
Director of Air Transport Department,
Directorate General of Civil Aviation
3. Mr. Abdullah Al-Rajhe
Air Transport Researcher
Directorate General of Civil Aviation
4. Mr. Ayadah M. A. Alsaïdi
Counsellor
Embassy of the State of Kuwait
5. Mr. Wajdi O Al-Misbah
Specialist (A)
Government & Commercial Agreements
Planning Department & International Affairs, Kuwait Airways
6. Mr. Sabah S. Shammaş
Senior Regional Director Far East,
Kuwait Airways Bangkok

Kar

Al

ARTICLE 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designation.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisation.

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airlines are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised, may begin to operate the agreed services, provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of these privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations or is in the interest of aviation safety, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Karr

Shi

ARTICLE 4

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

(2) If the privileges or condition of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) of this Article above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes 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 Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 13 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to clarifying the practice in question.

Kan

Li

ARTICLE 4

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

(2) If the privileges or condition of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) of this Article above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes 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 Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 13 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to clarifying the practice in question.

Kan

Ri

ARTICLE 12 bis

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 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 any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant at the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 3(6) of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention.

The Contracting Party carrying out the inspection, shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

Kan

Li

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Kam

AR

Schedule

Section 1

Routes to be operated in both directions by the designated airline(s) of the Government of the Kingdom of Thailand:

<u>Points in Thailand</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Kuwait</u>	<u>Points Beyond</u>
Any points	Any points	Any points	Any points

Section 2

Routes to be operated in both directions by the designated airline(s) of the Government of the State of Kuwait:

<u>Points in Kuwait</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Thailand</u>	<u>Points Beyond</u>
Any points	Any points	Any points	Any points

Note: The designated airline(s) of each Contracting Party may, on any or all flights, omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on the route(s) begin at a point in its territory.

Kaw

Bi

บันทึกความเข้าใจ

คณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งรัฐคูเวต ได้พบกันที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 18 - 19 กุมภาพันธ์ 2551 เพื่อหารือในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบริการเดินอากาศ การหารือเป็นไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรี รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายปรากฏตามเอกสารแนบ 1

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้บรรลุถึงความเข้าใจดังนี้

1. การแก้ไขความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (ความตกลงฯ)

1.1 คำจำกัดความ

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แก้ไขข้อ 1 วรรค (ค) ของความตกลงฯ เป็นดังนี้

“(ค) คำว่า “สายการบินที่กำหนด” หมายความว่า สายการบินใด ๆ ที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้แจ้งแต่งตั้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งตามข้อ 3 แห่งความตกลงฯ ฉบับปัจจุบัน เพื่อการดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ระบุไว้ในการแจ้งเช่นนั้น”

1.2 การกำหนดสายการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ 3 ของความตกลงฯ ด้วยข้อ 3 ใหม่ตามเอกสารแนบ 2

คณะผู้แทนไทยได้ระบุ “บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” เป็นสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทย และคณะผู้แทนคูเวตได้ยอมรับการกำหนดสายการบินนี้ คณะผู้แทนคูเวตได้ระบุ “สายการบินคูเวต คอร์ปอเรชั่น” “สายการบินคูเวตเนชั่นแนล แอร์เวย์ส” “สายการบินจีซีรา” และ “สายการบินโพลดแอร์-อินเตอร์เนชั่นแนลคาร์โก แอร์ไลน์ส” เป็นสายการบินที่กำหนดของรัฐคูเวต และคณะผู้แทนไทยได้ยอมรับการกำหนดสายการบินนี้

1.3 การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ 4 ของความตกลงฯ ด้วยข้อ 4 ใหม่ตามเอกสารแนบ 3

1.4 การรักษาความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ 12 ของความตกลงฯ ด้วยข้อ 12 ใหม่ตามเอกสารแนบ 4

1.5 ความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้เพิ่มเติมข้อบทใหม่เป็นข้อ 12 ทวิ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยการบินตามเอกสารแนบ 5

2. ใบพิกัด

ใบพิกัดเส้นทางบินตามความตกลงฯ ซึ่งถูกแก้ไขโดยบันทึกความเข้าใจฉบับลงนามวันที่ 17 กรกฎาคม 2546 นั้น จะถูกแทนที่ด้วยใบพิกัดใหม่ตามเอกสารแนบ 6

3. ความจุและความถี่

ตามข้อ 7 วรรค (4) ของความตกลงฯ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิดำเนินการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ระบุได้โดยไม่จำกัดจำนวนของความถี่ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ

4. สิทธิรับขนการจราจร

4.1 คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะมีสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3/4 และ 5 ได้อย่างเต็มที่ ในการดำเนินการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ระบุของตน

4.2 โดยเพิ่มเติมจากอนุวรรค 4.1 ข้างต้น คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้รับขนการจราจรพัக்க้างของตนเองได้

5. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ในการดำเนินการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ตกลงสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะเข้าร่วมดำเนินการกับสายการบินที่กำหนดอื่นใด ๆ สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่มีเส้นทางบินและสิทธิรับขนการจราจรที่เหมาะสม ในลักษณะดังนี้

5.1 การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างคู่ภาคี

(ก) ช่วงเส้นทางระหว่างประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมดำเนินการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน จำนวนความถี่ที่ใช้ไปโดยสายการบินที่มีใช้ดำเนินการ จะไม่นำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

(ข) ช่วงเส้นทางภายในประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเข้าร่วมดำเนินการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่ดำเนินการเดินอากาศภายในประเทศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุและความถี่ของการบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันนั้น ภายใต้เงื่อนไขว่า การจราจรที่รับขนในบริการเช่นว่านั้นเป็นบริการต่อเนื่องไปยัง/มาจากบริการระหว่างประเทศของตน

5.2 การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันของภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ในการดำเนิน บริการเส้นทางบินที่ตกลงอาจเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมซึ่งกันและกันได้ ทั้งนี้ ความถี่ ที่ใช้โดยสายการบินผู้ดำเนินบริการจะถูกนับหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

5.3 การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับประเทศที่สาม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วม ดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินใด ๆ สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศที่สาม ทั้งนี้ ความถี่ที่ถูกใช้ไปโดยสายการบินที่มีชื่อผู้ดำเนินบริการจะไม่นำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุ ของสายการบินนั้น

หมายเหตุ ก) เป็นที่ตกลงกันอีกว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบิน ร่วมกันตามวรรคนี้ ในการจำหน่ายบัตรโดยสารของตนจะต้องแสดงให้เห็นแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขาย ว่า สายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินบริการอย่างแท้จริงในแต่ละช่วงเส้นทางของบริการและสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายใดที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

ข) สายการบินผู้ทำการตลาดอาจใช้ชื่อเที่ยวบินของคนในช่วงเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นใด ๆ ก็ได้ ตราบเท่าที่ช่วงเส้นทางนั้นเป็นส่วนหนึ่งของบริการที่มีจุดอยู่ภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความ ตกลงที่แจ้งกำหนดสายการบินนั้น

6. การมีผลใช้บังคับ

บันทึกความเข้าใจฉบับฉบับนี้ จะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตแล้ว

บันทึกความเข้าใจฉบับฉบับนี้ จะแทนที่บันทึกความเข้าใจฉบับและบันทึกการหารือฉบับก่อนหน้านี้ ทั้งหมด

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551

กรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์

(นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์)

แทนคณะผู้แทนแห่ง

ราชอาณาจักรไทย

ฟาวาซ อัล-ฟารา

(นายฟาวาซ อัล-ฟารา)

แทนคณะผู้แทนแห่ง

รัฐคูเวต

รายชื่อคณะผู้แทนไทย

หัวหน้าคณะ

1. นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ
กรมการขนส่งทางอากาศ
2. นางสาวปัทมา ตันติรุจนานนท์
ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ
กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นายยศ เลหาศิลป์สมจิตร
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน
กรมการขนส่งทางอากาศ
4. นางสาวธารารัตน์ จิตติขานนท์
เจ้าหน้าที่การทูต กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
กระทรวงการต่างประเทศ
5. นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
6. นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
7. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
8. นางสาวธิดารัตน์ ฝิโลดม
นักวิชาการขนส่ง กองกิจการระหว่างประเทศ
กระทรวงคมนาคม
9. นายดุษฎี ประดิษฐบาทุกา
ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
10. นางกรรณก เทพพิทักษ์
ผู้จัดการส่วนภาคพื้นตะวันตก ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
11. นางสาวนรินทร์ มณีศรี
เจ้าหน้าที่บะสานงานฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

รายชื่อคณะผู้แทนคูเวต

1. นายฟาวซ อัล-ฟารา
ประธานการบินพลเรือน
กรมการบินพลเรือน
2. นายซาลา อัล-มาเจด
ผู้อำนวยการฝ่ายการขนส่งทางอากาศ
กรมการบินพลเรือน
3. นายอับดุลลา อัล-ราชฮี
นักวิจัยด้านการขนส่งทางอากาศ
กรมการบินพลเรือน
4. นายอะยะดา เอ็ม เอ อัลไซดี
อุปทูต
สถานเอกอัครราชทูตแห่งรัฐคูเวต
5. นายวาจดี โอ อัล-มิสบา
ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ (เอ)
แผนกความตกลงระหว่างรัฐบาลและการพาณิชย์
ฝ่ายวางแผนและกิจการระหว่างประเทศ สายการบินคูเวต
6. นายซาบา เอส ชามมาส
ผู้อำนวยการอาวุโสภูมิภาคตะวันออกไกล
สายการบินคูเวต ประจำกรุงเทพฯ

หัวหน้าคณะ

ข้อ 3

(1) ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินโดยแจ้งเป็นลายลักษณอักษรไปยังภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝายหนึ่งได้หนึ่งหรือหลายสายการบิน เพื่อควมมุ่งประสงคิในการดำเนนบริการที่ตกลดตามเสันทางบินที่ระบุ และมีสิทธิเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดสายการบินดังกล่าว

(2) เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบิน ภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝายหนึ่งจะต้องให้ใบอนุญาตดำเนนการตามจำเป้นแก่สายการบินที่ได้รับกาหนดโดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ ภายใตบทบัญญัติแห่งวรรค (3) และ (4) ของข้อนี้

(3) เจ้าหน้าทีการเดินอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลดฝายหนึ่ง อาจให้สายการบินทีกำหนดโดยภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝายหนึ่ง แสดงให้เป้นทีพอใจว่า สายการบินนันมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขทีวางไว้ใกฎหมายและข้อบ้งค้บ ซึ่งเจ้าหน้าทีนันใช้อยูเป้นปกติและสมเหตุสมผลตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาในการดำเนนบริการเดินอากาศเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศ

(4) ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝายมีสิทธิที่จะปฏิเสธการยอมรับการกำหนดสายการบิน และทีจะระงับหรือเพิกถอนการอนุญาตให้สายการบินใช้สิทธิตามทีระบุไว้ใวรรค (2) ของข้อ 2 แห่งควมตกลดฉบับนี้ หรือทีจะตั้งบ้งค้บเงื่อนไขตามทีตนเห็นว้าจำเป็นใในการใช้สิทธิเหล่านันของสายการบิน ในกรณีใด ๆ ทีตนไม่เป้นทีพึงพอใจว่า กรรมสิทธิ์ส่วนสวระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนันตกลอยู่แก่ภาคิผู้ทำควมตกลดทีกำหนดสายการบิน หรือแก่คนชาติของภาคิผู้ทำควมตกลดทีกำหนดสายการบิน

(5) สายการบินทีกำหนดและได้รับอนุญาตอาจเริ่มดำเนนบริการที่ตกลดเมื่อใดก็ได้ หลังจากได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของวรรค (1) และ (2) ของข้อนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า การบริการจะไม่ถูกดำเนนการนอกจากว้า พิกัดอัตราค่าขนส่งทีจัดทำตามบทบัญญัติของข้อ 10 แห่งควมตกลดฉบับนี้มีผลใช้บ้งค้บสำหรับบริการบริการนันแล้ว

(6) ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝายมีสิทธิทีจะให้สายการบินพักการใช้สิทธิตามทีระบุไว้ใวรรค (2) ของข้อ 2 แห่งควมตกลดฉบับนี้ หรือทีจะตั้งบ้งค้บเงื่อนไขตามทีตนเห็นว้าจำเป็นใในการใช้สิทธิเหล่านันของสายการบิน ในกรณีใด ๆ ทีสายการบินไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบ้งค้บของภาคิผู้ทำควมตกลดทีให้สิทธิเหล่านัน หรือมีฉะนัน ไม่ดำเนนบริการตามเงื่อนไขทีกำหนดไว้ในควมตกลดฉบับนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า เว้นแต่การพักการใช้สิทธิหรือตั้งบ้งค้บเงื่อนไขโดยพลันจะจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายหรือข้อบ้งค้บ หรือเป้นเรื่องควมปลอดภัยการบิน สิทธินี้จะใช้ได้หลังจากทีมีการปรึกษาหารือกับภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝายหนึ่งแล้วเท่านั้น

ข้อ 4

(1) ใบสำคัญสมควรถิ่นอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ภาคีผู้ทำความตกลง ฝ่ายหนึ่งออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ และยังมีผลใช้บังคับ จะได้รับการยอมรับนับถือจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามที่จัดไว้ในความตกลงฉบับนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้น จะต้องเท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งได้กำหนดหรืออาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้กับหรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตน โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือโดยรัฐอื่นใด เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

(2) ถ้าสิทธิหรือเงื่อนไขของใบอนุญาตหรือใบสำคัญที่อ้างถึงในวรรค (1) ของข้อนี้ขัดกัน ซึ่งออกโดยเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งให้แก่บุคคลหรือสายการบินที่กำหนดใด ๆ หรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานที่ใช้ดำเนินการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุ ได้อนุญาตโดยมีข้อแตกต่างจากมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดภายใต้อนุสัญญา และได้แจ้งข้อแตกต่างต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแล้ว เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือตามข้อ 13 แห่งความตกลงฉบับนี้ กับเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น เพื่อให้เกิดความที่ชัดเจนถึงแนวทางปฏิบัติที่เป็นข้อสงสัย

ข้อ 12

(1) โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของนครตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลง ยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของนครซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของนครภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำ โดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความคิดและการกระทำอันบางประการที่กระทำบน อากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการ ยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 และอนุสัญญา ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 พิธีสารเพิ่มเติมว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอัน รุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการแก่การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ลงนามที่ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988 รวมทั้งอนุสัญญาและพิธีสารอื่นใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนที่มีผลผูกพันกับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

(2) เมื่อมีการร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อ ป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัย ของการบินพลเรือน

(3) ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษา ความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็น ภาคผนวกของอนุสัญญา ภาคีผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตของตน และ ผู้ประกอบการท่าอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย เช่นว่านั้น

(4) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า ผู้ประกอบการอากาศยานดังกล่าวอาจถูกกำหนดให้ ต้องปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่ระบุในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาคีผู้ทำความ ตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำ ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้มาตรการที่ พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตน ที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคน โดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือ ขนขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคีผู้ทำความตกลง อีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

(5) เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาติผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

ข้อ 12 ทวิ

(1) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอในเวลาใด ๆ ให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ อากาศยาน หรือการปฏิบัติการบิน ซึ่งนำมาใช้โดยภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะจัดให้มีขึ้นภายใน 30 วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอ

(2) ภายหลังกการหารือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพบว่าภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้ซึ่งหรือดำเนินการให้ได้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องดังกล่าวอย่างน้อยได้ผลเท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกจะต้องแจ้งให้ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงการค้นพบเหล่านั้นและขั้นตอนต่าง ๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นจะต้องดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม ความล้มเหลวของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการดำเนินมาตรการที่เหมาะสมภายใน 15 วัน หรือนานกว่านี้ตามที่จะตกลงกัน จะเป็นเหตุแห่งการนำข้อ 3 (6) ของความตกลงฉบับนี้มาใช้

(3) โดยไม่รวมความตามข้อผูกมัดที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันว่า อากาศยานใด ๆ ที่ทำการบินโดยสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในบริการที่ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งในขณะที่อากาศยานอยู่ภายในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง อาจอยู่ภายใต้การตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับอำนาจของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งในอากาศยานและรอบอากาศยานเพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของเอกสารที่เกี่ยวกับอากาศยานและลูกเรือ และสภาพที่ปรากฏของอากาศยานและอุปกรณ์ต่าง ๆ ของอากาศยาน (ในข้อนี้เรียกว่า "การตรวจสอบในลานจอด") ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่สมเหตุผล

(4) หากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใดเป็นผลให้

(ก) มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า อากาศยานหรือการทำการบินของอากาศยานนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น หรือ

(ข) มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ขาดการบำรุงรักษาที่มีประสิทธิผล และขาดการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น

ภายใต้วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในข้อ 33 ของอนุสัญญา ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายที่ทำการตรวจสอบสามารถที่จะสรุปได้อย่างอิสระว่า คุณสมบัติต่าง ๆ ในใบรับรองหรือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือลูกเรือของอากาศยานนั้น ได้ถูกออกให้หรือเทียบให้ยังมีผลใช้บังคับอยู่ หรือคุณสมบัติต่าง ๆ ที่อากาศยานที่ใช้ทำการบินนั้น ไม่ได้เท่าเทียมกับหรือสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

(5) ในกรณีที่การเข้าไปเพื่อดำเนินการตรวจสอบในลานจอดกับอากาศยานที่ใช้ทำการบินโดยสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค (3) ของข้อนี้ข้างต้น ได้รับการปฏิเสธจากตัวแทนของสายการบินนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสามารถจะลงความเห็นได้อย่างอิสระว่ามีเหตุร้ายแรงอันควรเชื่อตามที่กล่าวไว้ในวรรค (4) ของข้อนี้ข้างต้นเกิดขึ้น และนำไปสู่ผลสรุปตามที่กล่าวไว้ในวรรคนั้น

(6) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตให้สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยทันทีที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกสรุปว่าการดำเนินการโดยทันทีมีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการทำการบินของสายการบิน ไม่ว่าจะเป็ผลมาจากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใด การปฏิเสธการเข้าไปเพื่อตรวจสอบในลานจอด การปรึกษาหารือหรืออื่นใด

(7) การดำเนินการใด ๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค (2) หรือวรรค (6) ของข้อนี้ จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป

ใบพิกัด

ส่วนที่ 1

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยจะดำเนินการได้ทั้งสองทิศทาง

จุดในไทย	จุดระหว่างทาง	จุดในคูเวต	จุดพื้น
จุดใด ๆ	จุดใด ๆ	จุดใด ๆ	จุดใด ๆ

ส่วนที่ 2

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของรัฐบาลแห่งรัฐคูเวตจะดำเนินการได้ทั้งสองทิศทาง

จุดในคูเวต	จุดระหว่างทาง	จุดในไทย	จุดพื้น
จุดใด ๆ	จุดใด ๆ	จุดใด ๆ	จุดใด ๆ

หมายเหตุ สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใด ๆ ข้างต้นในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบินก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า บริการที่ตกลงตามเส้นทางบินจะต้องเริ่มต้นจากจุดในอาณาเขตของตน

Draft
(Thai Note)

No.

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the State of Kuwait for Air Services between and beyond Their Respective Territories, done at Bangkok on 27 April 1976, and the Confidential Memorandum of Understanding between the Aeronautical Authorities of the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the State of Kuwait, signed in Bangkok on 19 February 2008, and to notify the aeronautical authority of the State of Kuwait that Thailand's necessary legal procedures for this Confidential Memorandum of Understanding have been completed.

In this connection, I have further the honour to confirm on behalf of the Kingdom of Thailand, pursuant to Article 14 of the said Agreement, the agreements reached during the consultations between the aeronautical authorities of the two countries on 18-19 February 2008 in Bangkok as follows:

1. Revision of the Air Services Agreement (the Agreement)

1.1 Definitions

The two delegations agreed to amend Article 1 paragraph (c) of the Agreement to read as follows:

“(c) the term “designated airline” means any airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification.”

1.2 Designation

The two delegations agreed to replace Article 3 of the Agreement with the new Article 3 as Attachment 2.

The Thai delegation indicated that “Thai Airways International Plc.” as the designated airline of the Kingdom of Thailand and the Kuwaiti delegation has accepted this designation. The Kuwaiti delegation indicated that “Kuwait Airways Corporation”, “Kuwait National Airways”, “Jazeera Airways Company” and “Load Air – International Cargo Airlines Company” as the designated airlines of the State of Kuwait and the Thai delegation has accepted this designation.

1.3 Recognition of Certificates and Licenses

The two delegations agreed to replace Article 4 of the Agreement with the new Article 4 as Attachment 3.

1.4 Aviation Security

The two delegations agreed to replace Article 12 of the Agreement with the new Article 12 as Attachment 4.

1.5 Aviation Safety

The two delegations agreed to insert the new article as Article 12 bis concerning Aviation Security clause as Attachment 5.

2. Schedule

The Route on Schedule to the Agreement as amended by the Confidential Memorandum of Understanding dated 17 July 2003 shall be replaced by a new Schedule as Attachment 6.

3. Capacity and Frequencies

Pursuant to paragraph (4) of Article 7 of the Agreement, both delegations agreed that the designated airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to operate the air services on the specified routes with unlimited number of frequencies with any type of aircraft.

4. Traffic Rights

4.1 The two delegations agreed that the designated airline(s) of both Contracting Parties shall enjoy full 3rd/4th and 5th freedom traffic in operating the air services on their respective routes.

4.2 In addition to sub-paragraph 4.1 above, both delegations agreed that the designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed to exercise their own stopover traffic rights.

5. Code-sharing Provisions

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

5.1 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.

5.2 Same Contracting Party Code Share

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

5.3 Third-Party Code-Share

The designated airline(s) of each Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with any airline(s) of third countries. The frequencies used by the non-operating carrier will not be counted against the carrier's capacity entitlement.

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

b) A marketing carrier may place its code on a sector beginning at any point, as long as that sector is part of a service with a point in the territory of the Contracting Party designated that carrier.

If the above confirmation is acceptable to the Government of the State of Kuwait, I have further the honour to propose that this Note and Your Excellency's Note in reply to that effect shall constitute an Agreement on this matter between our two Governments

Accept, Excellency, the renewed assurance of my highest consideration.

Draft
(Kuwaiti Note)

No.

Excellency,

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

"I have the honour to refer to the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the State of Kuwait for Air Services between and beyond Their Respective Territories, done at Bangkok on 27 April 1976, and the Confidential Memorandum of Understanding between the Aeronautical Authorities of the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the State of Kuwait, signed in Bangkok on 19 February 2008, and to notify the aeronautical authority of the State of Kuwait that Thailand's necessary legal procedures for this Confidential Memorandum of Understanding have been completed.

In this connection, I have further the honour to confirm on behalf of the Kingdom of Thailand, pursuant to Article 14 of the said Agreement, the agreements reached during the consultations between the aeronautical authorities of the two countries on 18-19 February 2008 in Bangkok as follows:

1. Revision of the Air Services Agreement (the Agreement)

1.1 Definitions

The two delegations agreed to amend Article 1 paragraph (c) of the Agreement to read as follows:

"(c) the term "designated airline" means any airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification."

1.2 Designation

The two delegations agreed to replace Article 3 of the Agreement with the new Article 3 as Attachment 2.

The Thai delegation indicated that "Thai Airways International Plc." as the designated airline of the Kingdom of Thailand and the Kuwaiti delegation has accepted this designation. The Kuwaiti delegation indicated that "Kuwait Airways Corporation", "Kuwait National Airways", "Jazeera Airways Company" and "Load Air – International Cargo Airlines Company" as the designated airlines of the State of Kuwait and the Thai delegation has accepted this designation.

1.3 Recognition of Certificates and Licenses

The two delegations agreed to replace Article 4 of the Agreement with the new Article 4 as Attachment 3.

1.4 Aviation Security

The two delegations agreed to replace Article 12 of the Agreement with the new Article 12 as Attachment 4.

1.5 Aviation Safety

The two delegations agreed to insert the new article as Article 12 bis concerning Aviation Security clause as Attachment 5.

2. Schedule

The Route on Schedule to the Agreement as amended by the Confidential Memorandum of Understanding dated 17 July 2003 shall be replaced by a new Schedule as Attachment 6.

3. Capacity and Frequencies

Pursuant to paragraph (4) of Article 7 of the Agreement, both delegations agreed that the designated airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to operate the air services on the specified routes with unlimited number of frequencies with any type of aircraft.

4. Traffic Rights

4.1 The two delegations agreed that the designated airline(s) of both Contracting Parties shall enjoy full 3rd/4th and 5th freedom traffic in operating the air services on their respective routes.

4.2 In addition to sub-paragraph 4.1 above, both delegations agreed that the designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed to exercise their own stopover traffic rights.

5. Code-sharing Provisions

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

5.1 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.

5.2 Same Contracting Party Code Share

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

5.3 Third-Party Code-Share

The designated airline(s) of each Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with any airline(s) of third countries. The frequencies used by the non-operating carrier will not be counted against the carrier's capacity entitlement.

Note:

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

b) A marketing carrier may place its code on a sector beginning at any point, as long as that sector is part of a service with a point in the territory of the Contracting Party designated that carrier.

If the above confirmation is acceptable to the Government of the State of Kuwait, I have further the honour to propose that this Note and Your Excellency's Note in reply to that effect shall constitute an Agreement on this matter between our two Governments."

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

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

ร่าง
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายไทย)

ที่

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งรัฐคูเวต เรื่องการบริการเดินอากาศระหว่างและนอกเหนือเขตแดนของประเทศทั้งสอง ซึ่งจัดทำขึ้นที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๑๙ และบันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบินแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐคูเวต ซึ่งลงนามที่กรุงเทพฯ เมื่อ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ และเพื่อแจ้งให้หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบินแห่งรัฐคูเวตทราบว่า ไทยได้ดำเนินการตามกฎหมายที่จำเป็นเกี่ยวกับบันทึกความเข้าใจฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์แล้ว

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยัน ในนามของราชอาณาจักรไทย ตามข้อ ๑๔ ในความตกลงดังกล่าว ซึ่งเป็นผลจากการหารือระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบินของทั้งสองประเทศ ระหว่างวันที่ ๑๘-๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ ณ กรุงเทพฯ ดังต่อไปนี้

๑. การแก้ไขความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (ความตกลงฯ)

๑.๑. คำจำกัดความ

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แก้ไขข้อ ๑ วรรค (ค) ของความตกลงฯ เป็นดังนี้

“(ค) คำว่า “สายการบินที่กำหนด” หมายความว่า สายการบินใดๆ ที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้แจ้งแต่งตั้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งตามข้อ ๓ แห่งความตกลงฯ ฉบับปัจจุบัน เพื่อการดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ระบุไว้ในการแจ้งเช่นนั้น”

๑.๒. การกำหนดสายการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ ๓ ของความตกลงฯ ด้วยข้อ ๓ ใหม่ตามเอกสารแนบ ๒

คณะผู้แทนไทยได้ระบุ “บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” เป็นสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทย และคณะผู้แทนคูเวตได้ยอมรับการกำหนดสายการบินนี้ คณะผู้แทนคูเวตได้ระบุ “สายการบินคูเวต คอร์ปอเรชั่น” “สายการบินคูเวตเนชั่นแนล แอร์เวย์ส์” “สายการบินจีซีรา” และ “สายการบินโพลด์แอร์-อินเตอร์เนชั่นแนลคาร์โก แอร์ไลน์ส์” เป็นสายการบินที่กำหนดของรัฐคูเวต และคณะผู้แทนไทยได้ยอมรับการกำหนดสายการบินนี้

๑.๓. การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ ๔ ของความตกลงฯ ด้วยข้อ ๔ ใหม่ตามเอกสารแนบ ๓

๑.๔. การรักษาความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ ๑๒ ของความตกลงฯ ด้วยข้อ ๑๒ ใหม่ ตามเอกสารแนบ ๔

๑.๕. ความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้เพิ่มเติมข้อบทใหม่เป็นข้อ ๑๒ ทวิ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่อง ความปลอดภัยการบินตามเอกสารแนบ ๕

๒. ใบพิกัด

ใบพิกัดเส้นทางบินตามความตกลงฯ ซึ่งถูกแก้ไขโดยบันทึกความเข้าใจฉบับลงนามวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๔๖ นั้น จะถูกแทนที่ด้วยใบพิกัดใหม่ตามเอกสารแนบ ๖

๓. ความจุและความถี่

ตามข้อ ๗ วรรค (๔) ของความตกลงฯ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงให้สายการบินที่ กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิดำเนินการเดินอากาศ ตามเส้นทางบินที่ระบุได้โดยไม่จำกัดจำนวนของความถี่ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ

๔. สิทธิรับขนการจราจร

๔.๑. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓/๔ และ ๕ ได้อย่างเต็มที่ ในการดำเนินการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ระบุของตน

๔.๒. โดยเพิ่มเติมจากอนุวรรค ๔.๑ ข้างต้น คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้สายการบิน ที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้รับขนการจราจรพักค้างของตนเองได้

๕. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ในการดำเนินการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ ตกลงสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะเข้า ร่วมดำเนินการบริการกับสายการบินที่กำหนดอื่นใด ๆ สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่มีเส้นทางการบินและสิทธิ รับขนการจราจรที่เหมาะสม ในลักษณะดังนี้

๕.๑. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างคู่ภาคี

(ก) ช่วงเส้นทางระหว่างประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลง ทั้ง สองฝ่ายเข้าร่วมดำเนินการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน จำนวนความถี่ที่ใช้ไปโดยสายการบินที่มีใช้ ผู้ดำเนินการจะไม่นำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

(ข) ช่วงเส้นทางภายในประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลง ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเข้าร่วมดำเนินการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย)

ร่าง
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายคูเวต)

ที่

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงหนังสือจาก ฯพณฯ เลขที่ ลงวันที่ ซึ่งมีข้อความดังต่อไปนี้

“ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งรัฐคูเวต เรื่องการบริการเดินอากาศระหว่างและนอกเหนือเขตแดนของประเทศทั้งสอง ซึ่งจัดทำขึ้นที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๑๙ และบันทึกความเข้าใจลับระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบินแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐคูเวต ซึ่งลงนามที่กรุงเทพฯ เมื่อ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ และเพื่อแจ้งให้หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบินแห่งรัฐคูเวตทราบว่า ไทยได้ดำเนินการด้านกฎหมายที่จำเป็นเกี่ยวกับบันทึกความเข้าใจลับฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์แล้ว

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยัน ในนามของราชอาณาจักรไทย ตามข้อ ๑๔ ในความตกลงดังกล่าว ซึ่งเป็นผลจากการหารือระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบินของทั้งสองประเทศระหว่างวันที่ ๑๘-๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ ณ กรุงเทพฯ ดังต่อไปนี้

๑. การแก้ไขความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (ความตกลงฯ)

๑.๑. คำจำกัดความ

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แก้ไขข้อ ๑ วรรค (ค) ของความตกลงฯ เป็นดังนี้

“(ค) คำว่า “สายการบินที่กำหนด” หมายความว่า สายการบินใดๆ ที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้แจ้งแต่งตั้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งตามข้อ ๓ แห่งความตกลงฯ ฉบับปัจจุบัน เพื่อการดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ระบุไว้ในการแจ้งเช่นนั้น”

๑.๒. การกำหนดสายการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ ๓ ของความตกลงฯ ด้วยข้อ ๓ ใหม่ตามเอกสารแนบ ๒

คณะผู้แทนไทยได้ระบุ “บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” เป็นสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทย และคณะผู้แทนคูเวตได้ยอมรับการกำหนดสายการบินนี้ คณะผู้แทนคูเวตได้ระบุ “สายการบินคูเวต คอร์ปอเรชั่น” “สายการบินคูเวตเนชั่นแนล แอร์เวย์ส์” “สายการบินจีซีรา” และ “สายการบินโหลดแอร์-อินเตอร์เนชั่นแนลคาร์โก แอร์ไลน์ส์” เป็นสายการบินที่กำหนดของรัฐคูเวต และคณะผู้แทนไทยได้ยอมรับการกำหนดสายการบินนี้

๑.๓. การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ ๔ ของความตกลงฯ ด้วยข้อ ๔ ใหม่ตามเอกสารแนบ ๓

๑.๔. การรักษาความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ ๑๒ ของความตกลงฯ ด้วยข้อ ๑๒ ใหม่ตามเอกสารแนบ ๔

๑.๕. ความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้เพิ่มเติมข้อบทใหม่เป็นข้อ ๑๒ ทวิ ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยการบินตามเอกสารแนบ ๕

๒. ใบพิกัด

ใบพิกัดเส้นทางบินตามความตกลงฯ ซึ่งถูกแก้ไขโดยบันทึกความเข้าใจฉบับลงนามวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๔๖ นั้น จะถูกแทนที่ด้วยใบพิกัดใหม่ตามเอกสารแนบ ๖

๓. ความจุและความถี่

ตามข้อ ๗ วรรค (๔) ของความตกลงฯ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิดำเนินการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ระบุได้โดยไม่จำกัดจำนวนของความถี่ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ

๔. สิทธิรับขนการจราจร

๔.๑. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓/๔ และ ๕ ได้อย่างเต็มที่ ในการดำเนินการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ระบุของตน

๔.๒. โดยเพิ่มเติมจากอนุวรรค ๔.๑ ข้างต้น คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้รับขนการจราจรพักค้างของตนเองได้

๕. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ในการดำเนินการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่ตกลงสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะเข้าร่วมดำเนินการกับสายการบินที่กำหนดอื่นใด ๆ สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่มีเส้นทางการบินและสิทธิรับขนการจราจรที่เหมาะสม ในลักษณะดังนี้

๕.๑. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างคู่ภาคี

(ก) ช่วงเส้นทางระหว่างประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมดำเนินการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน จำนวนความถี่ที่ใช้ไปโดยสายการบินที่มีชื่อผู้ดำเนินการจะไม่นำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

(ข) ช่วงเส้นทางภายในประเทศ

ในกรณีนี้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลง ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่ดำเนินบริการเครือข่ายเส้นทางบินภายในประเทศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับความจุและความถี่ของการบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันนั้น ภายใต้เงื่อนไขว่า การจราจรที่รับขนในบริการเช่นว่านั้นเป็นบริการต่อเนื่องไปยัง/มาจากบริการระหว่างประเทศของตน

๕.๒. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันของภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ในการดำเนินบริการเส้นทางการบินที่ตกลงอาจเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมซึ่งกันและกันได้ ทั้งนี้ ความถี่ที่ใช้โดยสายการบินผู้ดำเนินบริการจะถูกนับหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

๕.๓. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับประเทศที่สาม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันสายการบินใดๆ สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของ ประเทศที่สาม ทั้งนี้ ความถี่ที่ถูกใช้ไปโดยสายการบินที่มีใช้ผู้ดำเนินบริการจะไม่นำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

หมายเหตุ ก) เป็นที่ตกลงกันอีกว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบิน ร่วมกันตามวรรคนี้ ในการจำหน่ายบัตรโดยสารของตนจะต้องแสดงให้เห็นแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขาย ว่า สาย การบินใดจะเป็นผู้ดำเนินบริการอย่างแท้จริงในแต่ละช่วงเส้นทางของบริการและสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายใดที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

ข) สายการบินผู้ทำการตลาดอาจใช้ชื่อเที่ยวบินของตนในช่วงเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นใด ๆ ก็ได้ ตราบเท่าที่ช่วงเส้นทางนั้นเป็นส่วนหนึ่งของบริการที่มีจุดอยู่ภายในอาณาเขตของภาคีผู้นำความ ตกลงที่แจ้งกำหนดสายการบินนั้น

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับได้ของรัฐบาลแห่งรัฐคู่เวต ข้าพเจ้าก็รู้สึกเป็นเกียรติที่จะ เสนอให้หนังสือฉบับนี้ และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสอง ประเทศ"

สำหรับคำตอบ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะแจ้งแก่ ฯพณฯ ว่า ข้อยืนยันดังกล่าวเป็นที่ยอมรับได้ ของรัฐบาลแห่งรัฐคู่เวต และหนังสือของ ฯพณฯ และหนังสือตอบกลับฉบับนี้จะถือเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ ซึ่งจะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ที่ระบุไว้ในหนังสือฉบับนี้

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย