

(สำเนา)

เลขรับ ๑๖๖๖๔/๒๕๕๕ วันที่ ๑ ต.ค. ๒๕๕๕

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๙๖๖๒

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกความเข้าใจระหว่างราชอาณาจักรไทยและราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย และร่างหนังสือแลกเปลี่ยน
ทางการทูตของประเทศไทยและซาอุดีอาระเบีย

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ในเรื่องนี้ รวม ๒ ฉบับ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกความเข้าใจระหว่างราชอาณาจักรไทย
และราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตของประเทศไทยและซาอุดีอาระเบีย
รวม ๒ ฉบับ เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ดังกล่าว รวม ๒ ฉบับ
มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)

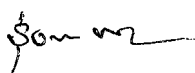
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชินนิชิตติ)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักงานการประชุม

อรทัย พิมพ์

ภัทรวรรณ

วนภาดา ตรวจ

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

- (1) Delegations representing THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND and THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA met in Jeddah on 9-10 May 2005, for the purpose of reviewing the operational strategies in conformity to the Bilateral Air Services Agreement between the two respective countries signed in Jeddah on 8 August 1984.. A list of the members of the two delegations appears as Attachment (A and B).
- (2) The negotiations were conducted in a friendly and cordial atmosphere and covered the following aspects:

2.1 Air Services Agreement Text:

- (a) Both Contracting Parties have agreed to amend Article 3 (1) of the Agreement to reflect multiple designation principle to read as follows:

"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."

The new Article 3 (1) will be agreed by each contracting party in accordance with Article 11(2) of the Agreement, and enters into force by an exchange of diplomatic notes.

- (b) Both Contracting Parties have agreed to incorporate Air Safety as Article (4 a) of the agreement and Aviation Security as Article (4 b). Both articles will enter into force by an exchange of diplomatic notes in accordance with Article 11(2) of the Agreement. The new Articles to be incorporated are shown in Attachment (C) and (D) of this M.O.U.

2.2 The Operational Framework:

Both Parties have agreed to conduct air services in conformity to the following framework:



2.2.1 Designation of Airlines.

- (a) The Government of the Kingdom of Thailand hereby accepts (Saudi Arabian Airlines), as the designated airline of the Kingdom of Saudi Arabia.
- (b) The Government of the Kingdom of Saudi Arabia hereby accepts Thai Airways, as the designated Airline of the Kingdom of Thailand.

2.2.2 Traffic Rights Provisions.

In operating the air services on their respective routes, the designated airline(s) of the two Contracting Parties shall enjoy full rights in 3rd and 4th freedom traffic. With regard to 5th freedom traffic rights, an agreement has to be reached between the two Contracting Parties.

(a) Passenger and/or All Cargo Scheduled Flights Entitlement

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to operate services, with any type of aircraft, on its specified route, with following entitlements:

The designated airline(s) of Thailand

- Up to 5 weekly services between any point in Thailand and Riyadh
- Up to 4 weekly services between any point in Thailand and Jeddah
- Unlimited number of frequencies between any point in Thailand and Dammam

The designated airline(s) of Saudi Arabia

- Up to 9 weekly services from Jeddah and Riyadh to any points in Thailand
- Unlimited number of frequencies between Dammam and any point in Thailand.

(b) Extra Flight Entitlement

The need for extra flight is determined on an ad-hoc basis between the designated airlines of each Contracting Party and Flight details are filed to the Aeronautical Authorities of each Contracting Party for appropriate authorization.

2.2.3 Marketing Alliances and Code Sharing Arrangement

For better utilization of market access and serving the market demand between the two countries, both parties agreed to encourage the designated airlines of each Contracting Party to enter into marketing alliances arrangements as of code-sharing arrangements in both passengers and cargo avenues. Code sharing operation by the designated airlines of both Contracting Parties is conducted in conformity to the following provisions:

In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into bilateral code-sharing arrangements with:

- an airline or airlines of one Contracting Party and
- an airline or airlines of the other Contracting Party, and
- an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country.

provided that all airlines in such arrangements

- hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned, and
- in respect of any ticket sold by it, 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.

The absence of an understanding between one Contracting party and a third party relating to third country carrier code-sharing-arrangements will not preclude the exercise of this entitlement by the designated airlines of the other Contracting Party.

It is the common understanding of both Contracting Parties that code-sharing services are not counted against the capacity entitlement of the marketing carrier.

2.3 Route Schedule:

The designated airline of each Contracting Party shall have the right to operate on the route specified in the Annex to the text of the agreement, which is modified to read as attachment (E):

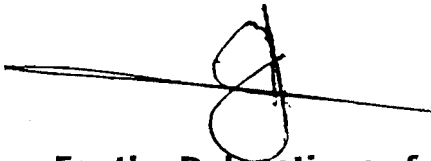
(3) Entry into Force

The provisions of this Memorandum of Understanding will enter into force with immediate effect from the date of signature and supercedes the previous memorandums.

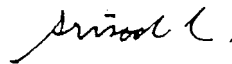
Done in Jeddah on 10 May 2005

Engr. Abdullah M.N. Rehaimi

Dr. Srisook Chandrangsu

A handwritten signature in black ink, consisting of a horizontal line followed by a stylized, looped flourish.

**For the Delegations of
The Kingdom of Saudi Arabia**

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Srisook C.' with a flourish.

**For the Delegations of
The Kingdom of Thailand**

Attachment (A)**The Saudi Delegation:**

- | | | |
|-----|--|---------------|
| (1) | Engr. Abdullah M.N. Rehaimi
President of Civil Aviation | Chief |
| (2) | Mr. Talal M.B. Kabli
Director General Air Transport | Member |
| (3) | Mr. Essam J. Nadrah
Director, Bilateral Air Services Agreements
& International Cooperation | Member |
| (4) | Mr. Talal S. Kutbi
Advisor
Ministry of Foreign Affairs | Member |
| (5) | Dr. Ayed Al-Amri
General Manager Bilateral & Commercial Agreements
Saudi Arabian Airlines | Member |
| (6) | Mr. Naeem Khayyat
General Manager of Passenger Services &
Sales for Asia and Australia
Saudi Arabian Airlines | Member |
| (7) | Mr. Mohammed Sherbini
Acting General Manager
Bilateral and Commercial Agreement
Saudi Arabian Airlines | Member |



Attachment (B)**The Thai Delegation:**

- | | | |
|-----|--|--------------------|
| (1) | Dr. Srisook Chandrangsu
Chairman of Air Service Committee | Head of Delegation |
| (2) | Mr. Chaisak Angkasuwan
Director General
Department of Civil Aviation | Member |
| (3) | Mr. Suvat Chirapant
Charge'd Affairs
Royal Thai Embassy, Riyadh | Member |
| (4) | Mr. Yos Laohasilpsomjit
Director, Air Services Negotiation Section
Department of Civil Aviation | Member |
| (5) | Mr. Pisoot Suwanrasami
Consul
Royal Thai Consulate General, Jeddah | Member |
| (6) | Mr. Pyrasak Duangkaew
Transport Technical Officer
Department of Civil Aviation | Member |
| (7) | Mr. Somsak Jittra
Transport Technical Officer
Office of the Permanent Secretary
Ministry of Transport | Member |

Advisors

- (8) Mr. Dussadee Pradithbatuga
Director, International Affairs Department
Thai Airways International Public Company Ltd.
- (9) Mrs. Kornkanoke Theppitak
Western Region Manager,
International Affairs Department
Thai Airways International Public Company Ltd.
- (10) Mr. Korakot Chatasingha
General Manager
UAE, Middle East, Central Russia/Siberia
Republic of Armenia, Azerbaijan, Georgia
Thai Airways International Public Company Ltd.




Attachment (C)

ARTICLE (4 a)

AIR SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. Such consultation shall be performed within (30) days from the date the request is delivered. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation, the other Contracting Party shall be notified of such findings of deficiencies and the steps considered necessary to conform to these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action during (30) days or during an agreed upon time period between the two Contracting Parties.

2. Each Contracting Party may request consultancy procedures concerning the safety standards maintained by the other contracting party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and operations of aircraft provided that such consultancy procedures to be performed within (30) days from the date the request is delivered. If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation, the other Contracting Party shall be notified of such findings of deficiencies and the steps considered necessary to conform to these safety standards, and the other Contracting party shall take appropriate corrective action during (30) days or during an agreed upon time period between the two Contracting Parties.



3. When an urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each party reserves the right to immediately suspend the operating authorization of an airline or airlines of the other party.

4. Any action by one party in accordance with Paragraph (3) above shall be discontinued once the basis of the taking of that action ceases to exist.

5. Pursuant to Article (16) of the convention (signed in Chicago in 1944), any aircraft operated, or any aircraft which its ownership does not belong to the designated airlines of either of the Contracting Party in accordance with the designation provision of this agreement and is utilized to conduct air services operation in accordance with the provision of this agreement to and from the territory of the other Contracting Party through leasing arrangements from another air carrier belong to the state of either Contracting Party or third party state, be the subject of a search by the authorized representatives of the other party. 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, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.



Attachment (D)

ARTICLE (4 b) **AVIATION SECURITY**

1. 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 to the provisions of the Convention of 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.

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 Parties shall, in their mutual relations, act in conformity to the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the 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 to such aviation security provisions.

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, occurs to their passengers and crew, airport or air navigation facilities, 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.



ATTACHMENT (E)**Section I**

For the designated airline(s) of the Kingdom of Thailand

Points of Origin	Intermediate Point(s)	Point in the Kingdom of Saudi Arabia	Points Beyond
Points in the Kingdom of Thailand	Two points to be specified later	Jeddah, Riyadh and Dammam	Two points to be specified later

Section II

For the designated airline(s) of the Kingdom of Saudi Arabia.

Points of Origin	Intermediate Point(s)	Point in the Kingdom of Thailand	Points Beyond
Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Two points to be specified later	Bangkok Chiang Mai Chiang Rai Haad Yai Phuket Krabi Utapao	Two points to be specified later

Notes on the route schedule:

Notes on the routes to be operated by the designated airlines of both Contracting Parties.

- * Any point on the above routes may at the option of the airline concerned, be omitted on any or all flights provided that any service either begins or terminates in the territory of the country designating the airline.




บันทึกความเข้าใจ

(1) คณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบียพบกันที่เจดดาห์ ในวันที่ 9-10 พฤษภาคม 2548 เพื่อวัตถุประสงค์ในการทบทวนกลยุทธ์ทางด้านการปฏิบัติการที่สอดคล้องกับความตกลงทวิภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสองลงนามที่เจดดาห์ เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2527 รายชื่อสมาชิกของคณะผู้แทนทั้งสองปรากฏดังเอกสารแนบ (ก และ ข)

(2) การเจรจาดำเนินไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรีและได้ครอบคลุมถึงเรื่องดังต่อไปนี้ :

2.1 ทวิบทความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ :

(ก) ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขข้อ 3 (1) ของความตกลงฯ ให้สะท้อนถึงหลักการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้หลายสาย ให้เป็นดังนี้ :

“ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดหนึ่งสายหรือมากกว่านั้น เป็นลายลักษณ์อักษรแก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่กำหนด”

ข้อ 3 (1) ใหม่นี้ตกลงโดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ตามที่ระบุไว้ในข้อ 11(2) ของความตกลงฯ และมีผลบังคับใช้โดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

(ข) ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตกลงเพิ่มข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบินเป็นข้อ (4ก) ของความตกลงฯ และเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินเป็นข้อ (4ข) ข้อบททั้งสองจะมีผลบังคับใช้โดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต ตามข้อ 11(2) ของความตกลงฯ ข้อบทใหม่ทั้งสองที่จะเพิ่มนั้นปรากฏดังเอกสารแนบ (ค) และ (ง) ของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้

2.2 กรอบด้านการปฏิบัติการ :

ภาคีทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะดำเนินบริการเดินอากาศตามกรอบ ดังต่อไปนี้ :

2.2.1 การแจ้งแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด

(ก) รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยยอมรับสายการบินซาอุดีอาระเบีย เป็นสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

(ข) รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบียยอมรับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทย

2.2.2 ข้อกำหนดเรื่องสิทธิรับขนการจราจร

ในการดำเนินการบริการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะได้รับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 อย่างเต็มที่ สำหรับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 จะบรรลุได้โดยการตกลงระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

(ก) สิทธิความจุความถี่สำหรับเที่ยวบินแบบประจำรับขนผู้โดยสารและ/หรือเที่ยวบินแบบประจำรับขนเฉพาะสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิที่จะดำเนินการ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ตามเส้นทางบินที่กำหนด ตามสิทธิดังต่อไปนี้:

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทย

- ได้ถึง 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ระหว่างจุดใด ๆ ในไทยและรียาด
- ได้ถึง 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ระหว่างจุดใด ๆ ในไทยและเจดดาห์
- ได้ไม่จำกัดจำนวน ระหว่างจุดใด ๆ ในไทยและดัมมัม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของซาอุดีอาระเบีย

- ได้ถึง 9 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จากเจดดาห์และรียาด ไปยังจุดใด ๆ ในไทย
- ได้ไม่จำกัดจำนวน ระหว่างดัมมัมและจุดใด ๆ ในไทย

(ข) สิทธิความจุความถี่สำหรับเที่ยวบินเพิ่มเติม

ความต้องการเที่ยวบินพิเศษจะถูกกำหนดระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย เป็นรายการถี่ไปและรายละเอียดเที่ยวบินจะต้องยื่นต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเพื่อการอนุญาตที่เหมาะสม

2.2.3 พันธมิตรทางการตลาดและการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

เพื่อประโยชน์ในการเข้าสู่ตลาดและการตอบสนองความต้องการของตลาดระหว่างประเทศทั้งสองได้มากขึ้น ภาคีทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะสนับสนุนสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้เข้าร่วมในพันธมิตรทางการตลาด ดังเช่นการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน สำหรับทั้งบริการขนส่งผู้โดยสารและบริการขนส่งสินค้า การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องสอดคล้องกับข้อบทยต่อไปนี้ :

ในการดำเนินการบริการที่ได้รับอนุญาตตามเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายใดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจเข้าร่วมการทำการบินร่วมกันสองฝ่าย กับ

- สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง และ
- สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และ
- สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของประเทศที่สาม โดยมีเงื่อนไขว่า ประเทศที่สาม

นั้นอนุญาตให้มีการทำการบินร่วมกันในลักษณะเดียวกันนี้ ระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและสายการบินอื่นในบริการไปยัง มาจาก และแวะผ่านประเทศที่สามนั้น

โดยมีเงื่อนไขว่าสายการบินทั้งหมดในการทำการบินร่วมกันนั้น

- ได้รับการอนุญาตที่เหมาะสมที่จะทำการบินตามเส้นทางและช่วงเส้นทางที่เกี่ยวข้อง และ
- ในการขายบัตรโดยสารของตน จะต้องแสดงให้เห็นแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขายว่าสายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินการจริงในแต่ละช่วงของบริการและสายการบินใดบ้างที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

การปราศจากซึ่งความเข้าใจระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งและภาคีที่สามเกี่ยวกับการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันของผู้ประกอบการบินของภาคีที่สามจะไม่ห้ามการใช้สิทธินี้โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

เป็นที่เข้าใจโดยทั่วไปของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายว่าบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน จะไม่นำถูกนับหักจากสิทธิความจุของสายการบินผู้ทำการตลาด

2.3 ใบพิกัดเส้นทางบิน :

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิดำเนินการตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้ายความตกลงฯ ซึ่งได้รับการปรับปรุงให้เป็นไปดังเอกสารแนบ (จ) :

(3) การมีผลบังคับใช้

ข้อตกลงต่างๆ ของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ทันทีจากวันที่ลงนามและใช้แทนบันทึกฉบับต่างๆ ก่อนหน้านี้

ทำที่เจดดาห์ วันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2548

อีเอ็นจีอาร์ อับดุลลาห์ เอ็ม. เอ็น. รีโฮมี

นายศรีสุข จันทรางศุ

อับดุลลาห์ เอ็ม เอ็น รีโฮมี

ศรีสุข จันทรางศุ

แทนคณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

แทนคณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักรไทย

เอกสารแนบ (ก)

คณะผู้แทนชาอูตีอาราเบีย :

- | | |
|---|------------|
| (1.) อีเอ็นจีอาร์ อับดุลลาห์ เอ็ม. เอ็น. รีไซมี
ประธานการบินพลเรือน | หัวหน้าคณะ |
| (2.) นายดาลาล เอ็ม. บี. คาบลี
อธิบดี การขนส่งทางอากาศ | สมาชิก |
| (3.) นายเอสแซม เจ. นาดราห์
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายความตกลงทวิภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศและความร่วมมือระหว่างประเทศ | สมาชิก |
| (4.) นายดาลาล เอส. คูทบี
ที่ปรึกษา
กระทรวงการต่างประเทศ | สมาชิก |
| (5.) ดร. อาเยด อัล-อัมรี
ผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายความตกลงทวิภาคีและความตกลงทางพาณิชย์
สายการบินชาอูตีอาราเบีย | สมาชิก |
| (6.) นายนาอิม เคย์ท
ผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายบริการผู้โดยสารและการขายภาคพื้นเอเชียและออสเตรเลีย
สายการบินชาอูตีอาราเบีย | สมาชิก |
| (7.) นายโมฮัมเหม็ด เซอร์บีนี
รักษาการ ผู้จัดการทั่วไป
ฝ่ายความตกลงทวิภาคีและความตกลงทางพาณิชย์
สายการบินชาอูตีอาราเบีย | สมาชิก |

เอกสารแนบ (ข)

คณะผู้แทนไทย :

- | | |
|---|------------|
| (1.) นายศรีสุข จันทรางศุ
ประธานคณะกรรมการบริการเดินอากาศ | หัวหน้าคณะ |
| (2.) นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ
อธิบดี
กรมการขนส่งทางอากาศ | สมาชิก |
| (3.) นายสุวัฒน์ จีระพันธ์
อุปทูต
สถานทูตไทยประจำரியาด | สมาชิก |
| (4.) นายยศ เลاهشิลป์สมจิตร
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน
กรมการขนส่งทางอากาศ | สมาชิก |
| (5.) นายพิสุทธิ์ สุวรรณรัตมี
กงสุล
สถานกงสุลไทยประจำเจดดาห์ | สมาชิก |
| (6.) นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ | สมาชิก |
| (7.) นายสมศักดิ์ จิตรา
นักวิชาการขนส่ง
สำนักงานปลัดกระทรวง
กระทรวงคมนาคม | สมาชิก |

ที่ปรึกษา

- | | |
|--|--|
| (8.) นายดุษฎี ประดิษฐบาทุกา
ผู้อำนวยการฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) | |
| (9.) นางกรรณก เทพพิทักษ์
ผู้จัดการภาคพื้นตะวันตก ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) | |
| (10.) นายกรกช ฉัตรสิงห์
ผู้จัดการทั่วไป
สหรัฐอาหารบีเอ็มเวตส์ ตะวันออกกลาง รัสเซียกลาง/ไซบีเรีย
สาธารณรัฐอามีเนีย อาเซอร์ไบจาน จอร์เจีย
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) | |

เอกสารแนบ (ค)

ข้อ (4ก)

ความปลอดภัยการบิน

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยสามารถร้องขอให้มีกรปรึภษหหรือเก็ยวกับมตรฐนควมปลอตภยที่คงไว้โดยภาคิผู้ทำควมตกลงอื่ฝ่ยหนึ่ ในเรื่งที่เก็ยวข้งกับสิ่งอำนวยควมสะดวกในการเดินอวกศ ลุกเรื่งการบิน อวกศยน และกรปฏิบัติกรบินของสยการบินที่ก้หนด กรปรึภษหหรือเช่นว่หนึ่ จะต้งมีขึ้นภยใน (สยสลิป) วันนับแต่วันที่กรร้องขอได้ถูกส่งไป ภยหล้งจกกรหหรือต้งกล่ว หกภคิผู้ทำควมตกลงฝ่ยหนึ่พบว่ภคิผู้ทำควมตกลงอื่ฝ่ยหนึ่มีได้คงไว้หรือด้เนินกรให้ ได้ผลตมมตรฐนและควมต้งกรด้นควมปลอตภยในเรื่งต้ง ๆ ต้งกล่วอย่งน้ยเทียบเท่ กับมตรฐนซึ่งเป็นไปตมที่ก้หนดไว้ในอนุสญญว่ด้วยกรบินพลเรื่งนระหว่งประเทศ ภคิผู้ทำควมตกลงอื่ฝ่ยหนึ่จะได้รับแจ้งกรค้นพบเหล่่นั้น และชั้นตอนต้ง ๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้ สอดคล้งกับมตรฐนชั้นด้เหล่่นั้น และภคิผู้ทำควมตกลงอื่ฝ่ยหนึ่จะต้งจัดกรแก้ไขให้ เหมาะสมภยใน (สยสลิป) วันหรือตมเวลที่ตกลงกันระหว่งภคิผู้ทำควมตกลงต้งสองฝ่ย
2. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยสามารถร้องขอให้มีกรบรณกรปรึภษหหรือเก็ยวกับมตรฐนควมปลอตภยที่คงไว้โดยภาคิผู้ทำควมตกลงอื่ฝ่ยหนึ่ ในเรื่งที่เก็ยวข้งกับสิ่งอำนวยควมสะดวกในการเดินอวกศ ลุกเรื่งการบิน อวกศยน และกรปฏิบัติกรบินของอวกศยน โดยกรบรณกรปรึภษหหรือเช่นว่หนึ่จะต้งเกิดขึ้นภยใน (สยสลิป) วันนับแต่วันที่กรร้องขอได้ ถูกส่งไป ภยหล้งจกกรหหรือต้งกล่ว หกภคิผู้ทำควมตกลงฝ่ยหนึ่พบว่ภคิผู้ทำควมตกลงอื่ฝ่ยหนึ่มีได้คงไว้หรือด้เนินกรให้ ได้ผลตมมตรฐนและควมต้งกรด้นควมปลอตภยในเรื่ง ต้ง ๆ ต้งกล่วอย่งน้ยเทียบเท่กับมตรฐนซึ่งเป็นไปตมที่ก้หนดไว้ในอนุสญญว่ด้วยกรบินพลเรื่งนระหว่งประเทศ ภคิผู้ทำควมตกลงอื่ฝ่ยหนึ่จะได้รับแจ้งกรค้นพบเหล่่นั้น และชั้นตอน ต้ง ๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้งกับมตรฐนชั้นด้เหล่่นั้น และภคิผู้ทำควมตกลงอื่ฝ่ยหนึ่จะต้งจัดกรแก้ไขให้ เหมาะสมภยใน (สยสลิป) วันหรือตมเวลที่ตกลงกันระหว่งภคิผู้ทำควมตกลงต้งสองฝ่ย
3. กรณที่มีเหตุเรื่งต้งว่ที่จำเป็นจะต้งด้เนินเพื่อประกนควมปลอตภยในการด้เนินกรปรึภษหของ สยการบิน ภคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะระงับกรอนุญจตในการด้เนินกรของสยการบินสยหนึ่หรือหลยสยของภคิผู้ทำควมตกลงอื่ฝ่ยหนึ่โดยทันที
4. กรปฏิบัติใด ๆ ของภคิผู้ทำควมตกลงฝ่ยหนึ่ตมควมในวรรค (3) ข้งต้นจะหยุดลงเมื่อเหตุที่ใช้ในการด้เนินกรต้งกล่วนั้นหมดไป

5. ตามข้อ (16) แห่งอนุสัญญา (ลงนามที่ชิคาโก ปี ค.ศ. 1944) อากาศยานใดๆ ที่ใช้ดำเนินการหรืออากาศยานใดที่มีได้เป็นของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด ตามข้อบทเรื่องการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดของความตกลงฯ นี้ และถูกนำมาใช้เพื่อดำเนินบริการเดินอากาศตามข้อบทในความตกลงฯ นี้ไปยังและมาจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งผ่านการเช่าอากาศยานจากผู้ประกอบการบินอื่นที่เป็นของรัฐของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือรัฐภาคีที่สาม จะอยู่ภายใต้การตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่คำนึงถึงพันธกรณีที่กำหนดไว้ในข้อ (33) แห่งอนุสัญญาชิคาโก การตรวจดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อที่จะตรวจสอบความมีผลใช้บังคับของเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตต่างๆ ของลูกเรือ และอุปกรณ์ของอากาศยานและเงื่อนไขต่างๆ ของอากาศยานนั้นเป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ในขณะนั้น โดยมีเงื่อนไขว่าการตรวจนี้จะไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่สมเหตุผลแก่การประกอบการของอากาศยาน

เอกสารแนบ (ง)

ข้อ (4ข)

การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. ภาตึผู้ทำควมตกลงยึนยึนอึกคั้งหนึงว่ ภาระหน้ที่ขงตนซึงกัันและกัันที่จจะรักษาควมปลอดกัยขงการบินพลเรื้อนจกการกระทำอันเป็นกรแทรกซงโดยมิชอบด้วยกฎหมยเป็นส่วหนึงขงควมตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้ที่ขงตนภายใต้กฎหมยระหว่งประเทศ ภาตึผู้ทำควมตกลงจต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยควมผิดและการกระทำอันบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมยต่อควมปลอดกัยขงการบินพลเรื้อน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971
2. เมื่อมีการร้องขอ ภาตึผู้ทำควมตกลงจให้ควมช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กัันและกัันเพื่อป้องกันกรกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรื้อนโดยมิชอบด้วยกฎหมย และการกระทำอันอันมิชอบด้วยกฎหมยต่อควมปลอดกัยขงอากาศยานเช่นว่ำนั้ คนโดยสารและลูกเรือขงอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อควมปลอดกัยขงการบินพลเรื้อน
3. ในควมสัมพันธ์ระหว่งกััน ภาตึผู้ทำควมตกลงจดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาควมปลอดกัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรื้อนระหว่งประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกขงอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรื้อนระหว่งประเทศ เท่ส่วที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาควมปลอดกัยเช่นว่ำนั้ มีผลใช้กับภาตึผู้ทำควมตกลง ภาตึผู้ทำควมตกลงจกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนขงตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตขงตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตขงตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาควมปลอดกัยเช่นว่ำนั้
4. ภาตึผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยตกลงว่ ผู้ประกอบการอากาศยานดังกล่าวจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาควมปลอดกัยการบินที่ระบุในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาตึผู้ทำควมตกลงอึกฝ่ยหนึงกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่งอยู่ในอาณาเขตขง ภาตึผู้ทำควมตกลงอึกฝ่ยหนึงนั้น ภาตึผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยจให้ควมมั่นใจว่ ได้มีการใช้มาตรการที่พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตขงตนที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้ และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่ง

ขึ้นเครื่องหรือขึ้นขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุที่อากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

เอกสารแนบ (จ)

ส่วนที่ 1

สำหรับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของราชอาณาจักรไทย

<u>จุดเริ่มต้น</u>	<u>จุดระหว่างทาง</u>	<u>จุดในราชอาณาจักรชวอดีอาระเบีย</u>	<u>จุดพัน</u>
จุดต่างๆ ในราชอาณาจักรไทย	สองจุดที่จะเลือกภายหลัง	เจดดาห์ รียาด และ ดัมมัม	สองจุดที่จะเลือกภายหลัง

ส่วนที่ 2

สำหรับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของราชอาณาจักรชวอดีอาระเบีย

<u>จุดเริ่มต้น</u>	<u>จุดระหว่างทาง</u>	<u>จุดในราชอาณาจักรไทย</u>	<u>จุดพัน</u>
จุดต่างๆ ในราชอาณาจักรชวอดีอาระเบีย	สองจุดที่จะเลือกภายหลัง	กรุงเทพฯ เชียงใหม่ เชียงราย หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ อุตะเภ	สองจุดที่จะเลือกภายหลัง

หมายเหตุเรื่องไปพิกัดเส้นทางบิน:

หมายเหตุเรื่องเส้นทางบินที่ทำการบินโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

- * จุดใดๆ ในเส้นทางบินข้างต้นอาจได้รับการงดแะลง ในบางเที่ยวหรือทุกเที่ยวบินก็ได้ ตามการเลือกของสายการบินที่เกี่ยวข้อง โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางนี้ จะต้องเริ่มต้นและสิ้นสุดในอาณาเขตของประเทศที่แต่งตั้งสายการบินนั้น

Draft
(Thai Note)

No. /

Ministry of Foreign Affairs,
Sri Ayudhya Road,
Bangkok 10400.

B.E. 2553 (2010)

Excellency,

I have the honour to refer to the consultations held in Jeddah on 9 – 10 May 2005 to discuss matters relating to the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia for Air Services between and beyond their Respective Territories, done on 8 August 1984. (hereinafter referred to as the “Agreement”).

In this connection, I have further the honour to confirm, on behalf of the Government of the Kingdom of Thailand, the agreements reached during the consultation as follows:

1. Air Services Agreement Text:

(a) Both Contracting Parties have agreed to amend Article 3 (1) of the Agreement to reflect multiple designation principle to read as follows:

“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.”

The new Article 3(1) will be agreed by each contracting party in accordance with Article 11(2) of the Agreement, and enters into force by an exchange of diplomatic notes.

(b) Both Contracting Parties have agreed to incorporate Air Safety as Article (4a) of the agreement and Aviation Security as Article (4b) . Both articles will enter into force by an exchange of diplomatic notes in accordance with Article 11(2) of the Agreement. The new Articles to be incorporated are shown in Attachment (A) and (B) of this M.O.U.

2. The Operational Framework

Both Parties have agreed to conduct air services in conformity to the following framework:

2.1 Designation of Airlines

(a) The Government of the Kingdom of Thailand hereby accepts (Saudi Arabian Airlines), as the designated airline of the Kingdom of Saudi Arabia.

(b) The Government of the Kingdom of Saudi Arabia hereby accepts Thai Airways, as the designated airline of the Kingdom of Thailand.

2.2 Traffic Rights Provisions

In operating the air services on their respective routes, the designated airline(s) of the two Contracting Parties shall enjoy full rights in 3rd and 4th freedom traffic. With regard to 5th freedom traffic rights, an agreement has to be reached between the two Contracting Parties.

(a) Passenger and/or All Cargo Scheduled Flights Entitlement

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to operate services, with any type of aircraft, on its specified route, with the following entitlements:

The designated airline(s) of Thailand

- Up to 5 weekly services between any point in Thailand and Riyadh
- Up to 4 weekly services between any point in Thailand and Jeddah
- Unlimited number of frequencies between any point in Thailand and Dammam

The designated airline(s) of Saudi Arabia

- Up to 9 weekly services from Jeddah and Riyadh to any point in Thailand
- Unlimited number of frequencies between Dammam and any point in Thailand

(b) Extra Flight Entitlement

The need for extra flight is determined on an ad-hoc basis between the designated airlines of each Contracting Party and Flight details are filed to the Aeronautical Authorities of each Contracting Party for appropriate authorization.

2.3 Marketing Alliances and Code Sharing Arrangement

For better utilization of market access and serving the market demand between the two countries, both parties agreed to encourage their designated airlines to enter into marketing alliances arrangements, such as code-sharing arrangements in both passengers and cargo avenues. Code sharing operation by the designated airlines of both Contracting Parties is conducted in conformity to the following provisions:

In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into bilateral code-sharing arrangements with:

- an airline or airlines of one Contracting Party and
- an airline or airlines of the other Contracting Party, and
- an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country

provided that all airlines in such arrangements:

- hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned, and
- in respect of any ticket sold by it, 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.

The absence of an understanding between one Contracting Party and a third party relating to third country carrier code-sharing-arrangements will not preclude the exercise of this entitlement by the designated airlines of the other Contracting Party.

It is the common understanding of both Contracting Parties that code-sharing services are not counted against the capacity entitlement of the marketing carrier.

3. Routes Schedule:

The designated airline of each Contracting Party shall have the right to operate on the route specified in the Annex to the text of the agreement, which is modified to read as Attachment C to this Note.

If the above confirmation is acceptable to the Government of the Kingdom of Saudi Arabia, I have the honour to propose that this Note and Your Excellency's Note in reply to that effect shall be regarded as constituting an Agreement in this matter between our two Governments.

Accept, Excellency; the assurances of my highest consideration.

Draft
(Saudi 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 consultations held in Jeddah on 9 – 10 May 2005 to discuss matters relating to the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia for Air Services between and beyond their Respective Territories, done on 8 August 1984. (hereinafter referred to as the “Agreement”).

In this connection, I have further the honour to confirm, on behalf of the Government of the Kingdom of Thailand, the agreements reached during the consultation as follows:

4. Air Services Agreement Text:

(a) Both Contracting Parties have agreed to amend Article 3 (1) of the Agreement to reflect multiple designation principle to read as follows:

“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.”

The new Article 3(1) will be agreed by each contracting party in accordance with Article 11(2) of the Agreement, and enters into force by an exchange of diplomatic notes.

(b) Both Contracting Parties have agreed to incorporate Air Safety as Article (4a) of the agreement and Aviation Security as Article (4b) . Both articles will enter into force by an exchange of diplomatic notes in accordance with Article 11(2) of the Agreement. The new Articles to be incorporated are shown in Attachment (A) and (B) of this M.O.U.

5. The Operational Framework

Both Parties have agreed to conduct air services in conformity to the following framework:

2.1 Designation of Airlines

(a) The Government of the Kingdom of Thailand hereby accepts (Saudi Arabian Airlines), as the designated airline of the Kingdom of Saudi Arabia.

(b) The Government of the Kingdom of Saudi Arabia hereby accepts Thai Airways, as the designated airline of the Kingdom of Thailand.

2.2 Traffic Rights Provisions

In operating the air services on their respective routes, the designated airline(s) of the two Contracting Parties shall enjoy full rights in 3rd and 4th freedom traffic. With regard to 5th freedom traffic rights, an agreement has to be reached between the two Contracting Parties.

(a) Passenger and/or All Cargo Scheduled Flights Entitlement

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to operate services, with any type of aircraft, on its specified route, with the following entitlements:

The designated airline(s) of Thailand

- Up to 5 weekly services between any point in Thailand and Riyadh
- Up to 4 weekly services between any point in Thailand and Jeddah
- Unlimited number of frequencies between any point in Thailand and Dammam

The designated airline(s) of Saudi Arabia

- Up to 9 weekly services from Jeddah and Riyadh to any point in Thailand
- Unlimited number of frequencies between Dammam and any point in Thailand

(b) Extra Flight Entitlement

The need for extra flight is determined on an ad-hoc basis between the designated airlines of each Contracting Party and Flight details are filed to the Aeronautical Authorities of each Contracting Party for appropriate authorization.

2.3 Marketing Alliances and Code Sharing Arrangement

For better utilization of market access and serving the market demand between the two countries, both parties agreed to encourage their designated airlines to enter into marketing alliances arrangements, such as code-sharing arrangements in both passengers and cargo avenues. Code sharing operation by the designated airlines of both Contracting Parties is conducted in conformity to the following provisions:

In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into bilateral code-sharing arrangements with:

- an airline or airlines of one Contracting Party and
- an airline or airlines of the other Contracting Party, and
- an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country

provided that all airlines in such arrangements:

- hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned, and
- in respect of any ticket sold by it, 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.

The absence of an understanding between one Contracting Party and a third party relating to third country carrier code-sharing-arrangements will not preclude the exercise of this entitlement by the designated airlines of the other Contracting Party.

It is the common understanding of both Contracting Parties that code-sharing services are not counted against the capacity entitlement of the marketing carrier.

6. Routes Schedule:

The designated airline of each Contracting Party shall have the right to operate on the route specified in the Annex to the text of the agreement, which is modified to read as Attachment C to this Note.

If the above confirmation is acceptable to the Government of the Kingdom of Saudi Arabia, I have the honour to propose that this Note and Your Excellency's Note in reply to that effect shall be regarded as constituting an Agreement in 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 Kingdom of Saudi Arabia 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.

Attachment A

ARTICLE 4A
AIR SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. Such consultations shall be performed within (30) days from the date the request is delivered. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation (the "Chicago Convention"), the other Contracting Party shall be notified of such findings of deficiencies and the steps considered necessary to conform to these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action during (30) days or during an agreed upon time period between the two Contracting Parties.
2. Each Contracting Party may request consultancy procedures concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and operations of aircraft provided that such consultancy procedures to be performed within (30) days from the date the request is delivered. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation, the other Contracting Party shall be notified of such findings of deficiencies and the steps considered necessary to conform to these safety standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action during (30) days or during an agreed upon time period between the two Contracting Parties.
3. When an urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.
4. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph (3) above shall be discontinued once the basis of the taking of that action ceases to exist.
5. Pursuant to Article 16 of the Chicago Convention, any aircraft operated, or any aircraft whose ownership does not belong to the designated airlines of either of the Contracting Party in accordance with the designation provision of this Agreement and is utilized to conduct air services operation in accordance with the provision of this Agreement to and from the territory of the other Contracting Party through leasing arrangements from another air carrier belong to the state of either Contracting Party or third party state, shall be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party. 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 Chicago Convention, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.

Attachment B

ARTICLE 4B
AVIATION SECURITY

1. The Contracting Parties reaffirm that their mutual obligation 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 to 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.

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 to the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions 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 to such aviation security provisions.

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 occurs to their passengers and crew, airport or air navigation facilities, 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.

Attachment C

Section I

For the designated airline(s) of the Kingdom of Thailand

Points of Origin	Intermediate Point(s)	Point in the Kingdom of Saudi Arabia	Points Beyond
Points in the Kingdom of thailand	Two points to be specified later	Jeddah, Riyadh and Dammam	Two points to be specified later

Section II

For the designated airline(s) of the Kingdom of Saudi Arabia

Points of Origin	Intermediate Point(s)	Point in the Kingdom of Thailand	Points Beyond
Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Two points to be specified later	Bangkok Chiang Mai Chiang Rai Haad Yai Phuket Krabi Utapao	Two points to be specified later

Notes on the route schedule:

Notes on the routes to be operated by the designated airlines of both Contracting parties.

- * Any point on the above routes may at the option of the airline concerned, be omitted on any or all flights provided that any service either begins or terminates in the territory of the country designating the airline.

ร่าง
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายไทย)

ที่ /

กระทรวงการต่างประเทศ

ถนนศรีอยุธยา

กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

พ.ศ. ๒๕๕๓ (ค.ศ. ๒๐๑๐)

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงการหารือ ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงเจดดาห์ เมื่อวันที่ ๙-๑๐ พฤษภาคม ๒๕๕๓ เพื่อหารือเกี่ยวกับการบริการเดินอากาศระหว่างและนอกเหนือเขตแดนของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย ลงนามเมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๕๓ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "ความตกลง")

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. **วัตถุประสงค์ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ**

(ก) ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขข้อ ๓ (๑) ของความตกลงฯ ให้สะท้อนถึงหลักการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้หลายสาย ให้เป็นดังนี้:

"ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดหนึ่งสายหรือมากกว่านั้น เป็นลายลักษณ์อักษรแก่ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่กำหนด

ข้อ ๓ (๑) ใหม่จะตกลงโดยภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตามที่ระบุไว้ในข้อ ๑๑(๒) ของความตกลงฯ และมีผลบังคับใช้โดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

(ข) ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตกลงเพิ่มข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบินเป็นข้อ (๕ก) ของความตกลงฯ และเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินเป็นข้อ (๕ข) ข้อบททั้งสองจะมีผลบังคับใช้โดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต ตามข้อ ๑๑(๒) ของความตกลงฯ ข้อบทใหม่ทั้งสองที่จะเพิ่มนั้น ปรากฏดังเอกสารแนบ (ค) และ (ง) ของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้

๒. **กรอบด้านการปฏิบัติการ:**

ภาคิทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะดำเนินบริการเดินอากาศตามกรอบ ดังต่อไปนี้:

๒.๑ **การแจ้งแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด**

(ก) รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยยอมรับสายการบินซาอุดีอาระเบีย เป็นสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

(ข) รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบียยอมรับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทย

๒.๒ ข้อกำหนดเรื่องสิทธิรับขนการจราจร

ในการดำเนินการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะได้รับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓ และ ๔ อย่างเต็มที่ สำหรับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ จะบรรลุได้โดยการตกลงระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

(ก) สิทธิความจุความถี่สำหรับเที่ยวบินแบบประจำรับขนผู้โดยสารและ/หรือเที่ยวบินแบบประจำรับขนเฉพาะสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะดำเนินการ ด้วยอากาศยานใด ๆ ตามเส้นทางบินที่กำหนด ตามสิทธิดังต่อไปนี้:

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทย

- ได้ถึง ๕ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ระหว่างจุดใด ๆ ในไทยและริยาด
- ได้ถึง ๔ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ระหว่างจุดใด ๆ ในไทยและเจดดาห์
- ได้ไม่จำกัดจำนวน ระหว่างจุดใด ๆ ในไทยและดัมมัม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของซาอุดีอาระเบีย

- ได้ถึง ๙ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จากเจดดาห์และริยาด ไปยังจุดใด ๆ ในไทย
- ได้ไม่จำกัดจำนวน ระหว่างดัมมัมและจุดใด ๆ ในไทย

(ข) สิทธิความจุความถี่สำหรับเที่ยวบินเพิ่มเติม

ความต้องการเที่ยวบินพิเศษจะถูกกำหนดระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเป็นรายกรณีไปและรายละเอียดเที่ยวบินจะต้องยื่นต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้นำความตกลงแต่ละฝ่ายเพื่อการอนุญาตที่เหมาะสม

๒.๓ พันธมิตรทางการตลาดและการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

เพื่อประโยชน์ในการเข้าสู่ตลาดและการตอบสนองความต้องการของตลาดระหว่างประเทศทั้งสองได้มากขึ้น ภาคีทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะสนับสนุนสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้เข้าร่วมในพันธมิตรทางการตลาด ดังเช่นการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องสอดคล้องกับข้อบทต่อไปนี้:

ในการดำเนินบริการที่ได้รับอนุญาตตามเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายใดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจจะเข้าร่วมการทำการบินร่วมกันสองฝ่าย กับ

- สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง และ
- สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และ
- สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของประเทศที่สาม โดยมีเงื่อนไขว่า

ประเทศที่สามนั้นอนุญาตให้มีการทำการบินร่วมกันในลักษณะเดียวกันนี้ ระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและสายการบินอื่นในบริการไปยัง มาจาก และแวะผ่านประเทศที่สามนั้น

โดยมีเงื่อนไขว่าสายการบินทั้งหมดในการบินร่วมกันนั้น

- ได้รับอนุญาตที่เหมาะสมที่จะทำการบินตามเส้นทางและช่วงเส้นทางที่เกี่ยวข้อง และ
- ในการขายบัตรโดยสารของตน จะต้องแสดงให้เห็นชัดเจนแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขายว่าสายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินการจริง ในแต่ละช่วงของบริการและสายการบินใดบ้างที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

การปราศจากซึ่งความเข้าใจระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งและภาคีที่สามเกี่ยวกับการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันของผู้ประกอบการบินของภาคีที่สามจะไม่ห้ามการใช้สิทธินี้โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

เป็นที่เข้าใจทั่วไปของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายว่าบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะไม่นำถูknับหักจากสิทธิความจุของสายการบินผู้ทำการตลาด

๓. ใบพิกัดเส้นทางบิน:

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิดำเนินการตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้ายความตกลงฯ ซึ่งได้รับการปรับปรุงให้เป็นไปดังเอกสารแนบ (จ):

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย

ร่าง
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายซาอุดีอาระเบีย)

ที่

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงหนังสือจาก ฯพณฯ เลขที่.....ลงวันที่....ซึ่งมีข้อความดังต่อไปนี้

“ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงการหารือ ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงเจดดาห์ เมื่อวันที่ ๙-๑๐ พฤษภาคม ๒๕๔๘ เพื่อหารือเกี่ยวกับการบริการเดินอากาศระหว่างและนอกเหนือเขตแดนของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย ลงนามเมื่อวันที่ ๘ สิงหาคม ๒๕๒๗ (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “ความตกลง”)

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. วัตถุประสงค์ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

(ก) ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขข้อ ๓ (๑) ของความตกลงฯ ให้สะท้อนถึงหลักการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้หลายสาย ให้เป็นดังนี้:

“ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดหนึ่งสายหรือมากกว่านั้น เป็นลายลักษณ์อักษรแก่ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่กำหนด

ข้อ ๓ (๑) ใหม่นี้ตกลงโดยภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตามที่ระบุไว้ในข้อ ๑๑(๒) ของความตกลงฯ และมีผลบังคับใช้โดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

(ข) ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตกลงเพิ่มข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบินเป็นข้อ (๔ก) ของความตกลงฯ และเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินเป็นข้อ (๔ข) ข้อบททั้งสองจะมีผลบังคับใช้โดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต ตามข้อ ๑๑(๒) ของความตกลงฯ ข้อบทใหม่ทั้งสองที่จะเพิ่มนั้นปรากฏดังเอกสารแนบ (ค) และ (ง) ของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้

๒. กรอบด้านการปฏิบัติการ:

ภาคิทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะดำเนินบริการเดินอากาศตามกรอบ ดังต่อไปนี้:

๒.๑ การแจ้งแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด

(ก) รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยยอมรับสายการบินซาอุดีอาระเบีย เป็นสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

(ข) รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบียยอมรับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทย

๒.๒ ข้อกำหนดเรื่องสิทธิรับขนการจราจร

ในการดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน สายการบินที่ กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะได้รับสิทธิรับขนการจราจร เสรีภาพที่ ๓ และ ๔ อย่างเต็มที่ สำหรับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ จะบรรลุได้โดยการตกลง ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

(ก) สิทธิความจุความถี่สำหรับเที่ยวบินแบบประจำรับขนผู้โดยสารและ/หรือเที่ยวบิน แบบประจำรับขนเฉพาะสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมี สิทธิที่จะดำเนินการ ด้วยอากาศยานใด ๆ ตามเส้นทางบินที่กำหนด ตามสิทธิดังต่อไปนี้:

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทย

- ได้ถึง ๕ เที่ยวต่อสัปดาห์ ระหว่างจุดใด ๆ ในไทยและเวียต
- ได้ถึง ๔ เที่ยวต่อสัปดาห์ ระหว่างจุดใด ๆ ในไทยและเจดดาห์
- ได้ไม่จำกัดจำนวน ระหว่างจุดใด ๆ ในไทยและดัมมัม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของซาอุดีอาระเบีย

- ได้ถึง ๙ เที่ยวต่อสัปดาห์ จากเจดดาห์และเวียต ไปยังจุดใด ๆ ในไทย
- ได้ไม่จำกัดจำนวน ระหว่างดัมมัมและจุดใด ๆ ในไทย

(ข) สิทธิความจุความถี่สำหรับเที่ยวบินเพิ่มเติม

ความต้องการเที่ยวบินพิเศษจะถูกกำหนดระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเป็นรายการณี่ไปและรายละเอียดเที่ยวบินจะต้องยื่นต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคี ผู้นำความตกลงแต่ละฝ่ายเพื่อการอนุญาตที่เหมาะสม

๒.๓ พันธมิตรทางการตลาดและการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

เพื่อประโยชน์ในการเข้าสู่ตลาดและการตอบสนองความต้องการของตลาดระหว่างประเทศทั้งสองได้มากขึ้น ภาคีทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะสนับสนุนสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้เข้าร่วมในพันธมิตรทางการตลาด ดังเช่นการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องสอดคล้องกับข้อบทต่อไปนี้:

ในการดำเนินบริการที่ได้รับอนุญาตตามเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายใดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจจะเข้าร่วมการทำการบินร่วมกันสองฝ่าย กับ

- สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง และ

- สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และ
- สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของประเทศที่สาม โดยมีเงื่อนไขว่า

ประเทศที่สามนั้นอนุญาตให้มีการทำการบินร่วมกันในลักษณะเดียวกันนี้ ระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและสายการบินอื่นในบริการไปยัง มาจาก และแวะผ่านประเทศที่สามนั้น

โดยมีเงื่อนไขว่าสายการบินทั้งหมดในการบินร่วมกันนั้น

- ได้รับอนุญาตที่เหมาะสมที่จะทำการบินตามเส้นทางและช่วงเส้นทางที่เกี่ยวข้อง และ
- ในการขายบัตรโดยสารของตน จะต้องแสดงให้เห็นชัดแจ้งแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขายว่าสายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินการจริงในแต่ละช่วงของบริการและสายการบินใดบ้างที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

การปราศจากซึ่งความเข้าใจระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งและภาคีที่สามเกี่ยวกับการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันของผู้ประกอบการบินของภาคีที่สามจะไม่ห้ามการใช้สิทธินี้โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

เป็นที่เข้าใจทั่วไปของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายว่าบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะไม่นำถูกนับหักจากสิทธิความจุของสายการบินผู้ทำการตลาด

๓. ใบพิกัดเส้นทางบิน:

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิดำเนินการตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้ายความตกลงฯ ซึ่งได้รับการปรับปรุงให้เป็นไปดังเอกสารแนบ (จ):

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ"

สำหรับคำตอบ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะแจ้งแก่ ฯพณฯ ว่า ข้อยืนยันดังกล่าวเป็นที่ยอมรับได้ของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย และหนังสือของ ฯพณฯ และหนังสือตอบฉบับนี้ จะถือเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ที่ระบุไว้ในหนังสือฉบับนี้

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย

เอกสารแนบ (๒)

ข้อ (4ก)

ความปลอดภัยการบิน

1. ภาตึผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยสามารถร้องขอให้มีกรปรึภษหหรือเก็ยวกับมตรฐนควมปลอตภัยที่คงไว้โดยภาตึผู้ทำควมตกลงอึกฝ่ยหนึ่ ในเรื่งที่เก็ยวข้งกับสึ่งอำนวยควมสขตวกในการเดินอวกศ ลुकเรื่อการบึน อวกศยน และกรปฏิบัติกรบึนของสยการบึนที่ก้หนด กรปรึภษหหรือเช่นว่หนึ่ จะต้งมีขึ้นภยใน (สยสึบ) วันนับแต่วันที่กรร้องขอได้ถูกส่งไป ภยหล้งจกกรหหรือต้งกล่ว หกภยผู้ทำควมตกลงฝ่ยหนึ่พบว่ภยผู้ทำควมตกลงอึกฝ่ยหนึ่มีได้คงไว้หรือด้เนนการให้ ได้ผลตมมตรฐนและควมต้งการด้เนนควมปลอตภัยในเรื่งต้ง ๆ ต้งกล่วอย่งน้ยเท็ยบเท้กกับมตรฐนซึ่งเป็นไปตมที่ก้หนดไว้ในอนุสัณญว่ด้วยการบึนพลเรื่อระหว่างประเทศ ภยผู้ทำควมตกลงอึกฝ่ยหนึ่จะได้รับแจ้งการค้พบเหล่่นั้น และขั้ตอนต้ง ๆ ที่จ้เป็นในการปฏิบัติให้ สอตค้ล้งกับมตรฐนขั้ต้เหล่่นั้น และภยผู้ทำควมตกลงอึกฝ่ยหนึ่จะต้งจัดกรแก้ไขให้ เหมะสมภยใน (สยสึบ) วันหรือตมเวลที่ตกลงกันระหว่างภยผู้ทำควมตกลงท้งสองฝ่ย
2. ภาตึผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยสามารถร้องขอให้มีกรบวกรปรึภษหหรือเก็ยวกับมตรฐนควมปลอตภัยที่คงไว้โดยภาตึผู้ทำควมตกลงอึกฝ่ยหนึ่ ในเรื่งที่เก็ยวข้งกับสึ่งอำนวยควมสขตวกในการเดินอวกศ ลुकเรื่อการบึน อวกศยน และกรปฏิบัติกรบึนของอวกศยน โดยกรบวกรปรึภษหหรือเช่นว่หนึ่จะต้งเก็ยขึ้นภยใน (สยสึบ) วันนับแต่วันที่กรร้องขอได้ ถูกส่งไป ภยหล้งจกกรหหรือต้งกล่ว หกภยผู้ทำควมตกลงฝ่ยหนึ่พบว่ภยผู้ทำควมตกลงอึกฝ่ยหนึ่มีได้คงไว้หรือด้เนนการให้ ได้ผลตมมตรฐนและควมต้งการด้เนนควมปลอตภัยในเรื่งต้ง ๆ ต้งกล่วอย่งน้ยเท็ยบเท้กกับมตรฐนซึ่งเป็นไปตมที่ก้หนดไว้ในอนุสัณญว่ด้วยการบึนพลเรื่อระหว่างประเทศ ภยผู้ทำควมตกลงอึกฝ่ยหนึ่จะได้รับแจ้งการค้พบเหล่่นั้น และขั้ตอนต้ง ๆ ที่จ้เป็นในการปฏิบัติให้ สอตค้ล้งกับมตรฐนขั้ต้เหล่่นั้น และภยผู้ทำควมตกลงอึกฝ่ยหนึ่จะต้งจัดกรแก้ไขให้ เหมะสมภยใน (สยสึบ) วันหรือตมเวลที่ตกลงกันระหว่างภยผู้ทำควมตกลงท้งสองฝ่ย
3. กรณึที่มีเหตุเร่งต่วนที่จ้เป็นจะต้งด้เนนเพื่อประกั้นควมปลอตภัยในการด้เนนปรึภษหของสยการบึน ภยผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยสงวนไว้ซึ่งสึทธิที่จ้ระงับการอนุญจตในการด้เนนการของสยการบึนสยหนึ่หรือหลยสยของภยผู้ทำควมตกลงอึกฝ่ยหนึ่โดยท้นที่
4. การปฏิบัติใด ๆ ของภยผู้ทำควมตกลงฝ่ยหนึ่ตมควมในวรรค (3) ข้งต้นจะหยุดลงเมือเหตุที่ใช้ในการด้เนนการต้งกล่วนั้นหมดไป

5. ตามข้อ (16) แห่งอนุสัญญา (ลงนามที่ชิคาโก ปี ค.ศ. 1944) อากาศยานใดๆ ที่ใช้ดำเนินการหรืออากาศยานใดที่มีได้เป็นของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดตามข้อบทเรื่องการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดของความตกลงฯ นี้ และถูกนำมาใช้เพื่อดำเนินบริการเดินอากาศตามข้อบทในความตกลงฯ นี้ไปยังและมาจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งผ่านการเข้าอากาศยานจากผู้ประกอบการบินอื่นที่เป็นของรัฐของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือรัฐภาคีที่สาม จะอยู่ภายใต้การตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่คำนึงถึงพันธกรณีที่กำหนดไว้ในข้อ (33) แห่งอนุสัญญาชิคาโก การตรวจดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อที่จะตรวจสอบความมีผลใช้บังคับของเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตต่างๆ ของลูกเรือ และอุปกรณ์ของอากาศยานและเงื่อนไขต่างๆ ของอากาศยานนั้นเป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ในขณะนั้น โดยมีเงื่อนไขว่าการตรวจนี้จะไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่สมเหตุผลแก่การประกอบการของอากาศยาน

เอกสารแนบ (บ)

ข้อ (4ข)

การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. ภาคิผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอันบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971
2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคิผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคิผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่าส่วนที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น มีผลใช้กับภาคิผู้ทำความตกลง ภาคิผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น
4. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า ผู้ประกอบการอากาศยานดังกล่าวอาจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่ระบุในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้มาตรการที่พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตนที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่าง

ขึ้นเครื่องหรือขึ้นขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุยัดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

เอกสารแนบ (๗)

ส่วนที่ 1

สำหรับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของราชอาณาจักรไทย

จุดเริ่มต้น	จุดระหว่างทาง	จุดในราชอาณาจักรชวาดี อาระเบีย	จุดผ่าน
จุดต่างๆ ในราชอาณาจักรไทย	สองจุดที่จะเลือก ภายหลัง	เจดดาห์ รียาด และ ตัมมัม	สองจุดที่จะเลือกภายหลัง

ส่วนที่ 2

สำหรับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของราชอาณาจักรชวาดีอาระเบีย

จุดเริ่มต้น	จุดระหว่างทาง	จุดในราชอาณาจักรไทย	จุดผ่าน
จุดต่างๆ ในราชอาณาจักรชวาดีอาระเบีย	สองจุดที่จะเลือก ภายหลัง	กรุงเทพฯ เชียงใหม่ เชียงราย หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ อุตะเภ	สองจุดที่จะเลือกภายหลัง

หมายเหตุเรื่องใบพิกัดเส้นทางบิน:

หมายเหตุเรื่องเส้นทางบินที่ทำการบินโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

- * จุดใดๆ ในเส้นทางบินข้างต้นอาจได้รับการงดแวะลง ในบางเที่ยวหรือทุกเที่ยวบินก็ได้ ตามการเลือกของสายการบินที่เกี่ยวข้อง โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางนี้ จะต้องเริ่มต้นและสิ้นสุดในอาณาเขตของประเทศที่แต่งตั้งสายการบินนั้น