

(สำเนา)
เลขรับ ๑๖๖๖/๒๕๕๕ วันที่ ๑ ต.ค. ๒๕๕๕
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๙๖๖๓

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน และร่างหนังสือ
แลกเปลี่ยนทางการทูตของประเทศไทยและปากีสถาน

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจฉบับ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ในเรื่องนี้ รวม ๒ ฉบับ

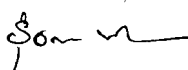
ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างราชอาณาจักรไทย
และสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตของประเทศไทยและปากีสถาน รวม ๒ ฉบับ
เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจฉบับ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ดังกล่าว รวม ๒ ฉบับ
มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

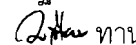

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง
(ลงชื่อ) ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร
(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ
สำนักงานการประชุม

ณัฐริธา พิมพ์
 ทาน
 ตรวจ

CONFIDENTIAL MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

Delegations representing the Government of the Islamic Republic of Pakistan and the Kingdom of Thailand met in Islamabad on 14-15 November 2006 in order to discuss further enhancement of the bilateral relations between both countries in the field of Civil Aviation.

The list of the delegations is placed as Attachment A.

Discussions were held in a friendly and cordial atmosphere, consequently the two delegations arrived at the following understanding:

1) Route Annex

The Route Annex has been revised to allow the designated airline(s) of Thailand to operate to Islamabad, on point-to-point basis, in addition to Karachi and Lahore. The revised Route Annex is placed as Attachment B

2) Frequency/Capacity/Traffic rights

The designated airline(s) of the two countries shall be entitled to operate services on their respective specified routes with any type of aircraft as under:

i) Scheduled services by Passenger/Combi aircraft

(a) The Designated Airline(s) of Pakistan

es.

DNT
18
18 weekly services to / from Pakistan and Bangkok/Phuket

(b) The Designated Airline(s) of Thailand

7 weekly services to / from Thailand and Karachi

7 weekly services to / from Thailand and Lahore

4 weekly services to / from Bangkok and Islamabad

A/
The designated airline(s) of each Contracting Party may exercise full 5th freedom traffic rights on four weekly services on any one particular sector to and from each other's territory. *DS*

ii) **Freighter aircraft**

Unlimited frequencies between points in Pakistan to points in Thailand and VV through any en-route point and to any beyond point, with full third, fourth and fifth freedom traffic rights.

3) **Aviation Security**

It was agreed that the article on Aviation Security proposed by Pakistan Delegation relating to Bilateral Air Services Agreement be incorporated in the ASA. The agreed article on Aviation Security is placed at Attachment C

4) **Aviation Safety**

Pakistan side proposed to incorporate an article on Aviation Safety, which was agreed by Thailand. The agreed article on Aviation Safety is placed at Attachment D

5) **Code Share**

Both Delegations agreed on Code Share provision in the ASA which is placed at Attachment E.

This Route Schedule and frequency/capacity/traffic rights agreed in this CMU will become effective from the date of application of the code share arrangements between PK and TG, as per the agreement reached between the two airlines on November 14, 2006 at Islamabad. This agreement is placed as Attachment F.

This CMU supersedes all previous CMUs.

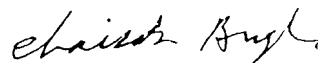
Done at Islamabad on 15 November, 2006.

for the Islamic Republic of Pakistan



Major General (Retd)
Muhammad Ashraf Chaudhry,
Additional Secretary-I,
Ministry of Defence.

for the Kingdom of Thailand



Mr. Chaisak Angkasuwan
Director General,
Department of Civil Aviation

ATTACHMENT A

Pakistan delegates

Leader

Major General (Retd)
Muhammad Ashraf Chaudhry,
Additional Secretary-I,
Ministry of Defence.

Members

Mr. Shahid Ullah Baig
Joint Secretary (Aviation)
Ministry of Defence.

Air Commodore
Tahir Ehsan Malik
Director (AT),
Pakistan CAA.

Mr. Shahid Anwar Khan,
Dy. Secretary (AT),
Ministry of Defence

Mr. Muhammad Nawaz Aalam
Section Officer (AT-I)
Ministry of Defence

Mr. M. Afsar Malik
G.M. AT (Int'l),
Pakistan CAA.

Mr. Irshad Ghani
General Manager Intl' Affairs
PIA.

Mr. Ali Hassan Khan
Senior Officer (ASA),
PIA.

Thailand delegates

Leader

Mr. Chaisak Angkasuwan
Director General,
Department of Civil Aviation,
Thailand.

Members

Mr. Yos Laohasilpsomjitr
Director, Air Services Agreement &
Negotiation Section,
Department of Civil Aviation.

Miss Dusadee Pralipsindhu,
Chief, International Agreement, Law &
Regulations Section,
Ministry of Transport.

Mr. Pyrasak Duangkaew,
Air Transport Technical Officer,
Department of Civil Aviation.

Mr. Apichart Danlvan,
Vice President, Government Relations
Department,
Thai Airways International Plc
Mr. Dussadee Pradithbatuga,
Director, International Affairs Department,
Thai Airways International Plc.

Mr. Kittipong Sansomboon,
General Manager, Islamic Republic of
Pakistan,
Thai Airways International Plc.

CS

ATTACHMENT B

Route Annex
Schedule – I

Routes to be operated by the designated airline(s) of Pakistan:

| Point of Departure | Intermediate Points | Points in Thailand | Points Beyond |
|--------------------|---------------------|--------------------|---|
| (a) Pakistan | Any Point | Bangkok | Hong Kong, Manila, Osaka, Tokyo, Seoul, Los Angeles, San Francisco, Singapore, Kuala Lumpur, Jakarta, Melbourne or Sydney |
| (b) Pakistan | Any Point | Phuket | Singapore |

The designated airline(s) of Pakistan may on all or any flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Pakistan.

Schedule – II

Routes to be operated by the designated airlines(s) of Thailand:

| Point of Departure | Intermediate Points | Points in Pakistan | Points Beyond |
|--------------------|---------------------|--------------------|---|
| (a) Thailand | Any Point | Karachi | Jeddah or Dhahran, Amman or Kuwait, Cairo or Tehran or Baghdad, Muscat, Beirut, Athens or Istanbul, Rome, Frankfurt, Nairobi, Copenhagen, Amsterdam, Paris, London and another point in Europe to be specified later. |
| (b) Thailand | Any Point | Lahore | Kabul |
| (c) Bangkok | NIL | Islamabad | NIL |

The designated airline(s) of Thailand may on all or any flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Thailand.

Article V (a)
Aviation Security

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

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the 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 with 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.

A/

ed

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

A/

es.

Article V (b)
Aviation Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operations of aircraft. Such consultations shall take place within thirty days of that request.

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the Standards established at that time pursuant to the *Convention on International Civil Aviation* (Doc 7300), the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.

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

5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

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

25

Code Sharing Arrangements

1. In operating air services on the agreed routes, the designated airline of either contracting party may enter into joint operating arrangement with any other airline(s) which holds the appropriate route and traffic right in the following manner:

Bilateral code Share

2. Where the designated airlines of both Contracting Parties enter into code share arrangement, the capacity used by the non-operating carrier will not be counted against that carrier's capacity entitlement.

Third Party Code Share

3. The designated airlines of each Contracting Party may enter into Code Sharing Arrangements with any airline(s) of third countries. In such cases, one code share service is counted against the entitlements of both the operating carrier and the marketing carrier.

Same Party Code Share

4. The designated airlines of each Contracting Party, while operating along agreed routes may enter into code-sharing operations with each other, whereby the frequency used by the operating carrier will be counted against that carrier's capacity entitlement.

Note:- it is 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.

A/

ed

**AGREEMENT BETWEEN PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES (PK) AND
THAI AIRWAYS (TG) ON IMPLEMENTATION OF MOU ON CODE SHARE
AGREEMENT SIGNED BETWEEN TWO AIRLINES, IN MAY, 2006.**

Subsequent to understanding between the Governments of Islamic Republic of Pakistan and Thailand for additional route/frequency for the airlines of Pakistan and Thailand and code share between (PK) and (TG), as a process of on-going deliberations, PK and TG have discussed the pending issue and agreed as under:

1. The Code Share Agreement between PK and TG on routes between Pakistan and Thailand will be concluded by January 31, 2007 and implemented by start of Summer 2007 scheduling period.
2. The two airlines will resolve all pending issues including:
 - a. Agreement on Unit Price for each and every RBD
 - b. Relevance of Unit Price of each RBD to Net-Net common market selling fares, leaving reasonable margin for the marketing carrier
3. All frequencies allowed to PK and TG by their respective governments will be included in the code share agreement between PK and TG

Signed at Islamabad on November 14, 2006.

for Thai Airways International

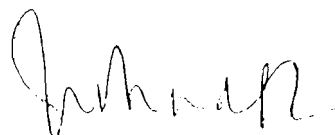
A/
for 

Kittiphong Sansomboon
General Manager
Islamic Republic of Pakistan



Apichart Danaivan
Vice President, Government Relations
Department

for Pakistan International Airlines



Irshad Ghani
General Manager
International Affairs



บันทึกความเข้าใจลับ

คณะผู้แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานและราชอาณาจักรไทยพบกันที่อิสลามาบัต ในวันที่ 14-15 พฤศจิกายน 2549 เพื่อหารือเกี่ยวกับการพัฒนาความสัมพันธ์สองฝ่ายระหว่างประเทศทั้งสองในสาขาการบินพลเรือน

รายชื่อคณะผู้แทนถูกระบุเป็นเอกสารแนบ ก.

การหารือดำเนินไปในบรรยากาศอันเป็นมิตรอันดียิ่ง ซึ่งภายหลัง คณะผู้แทนทั้งสองได้บรรลุ ความเข้าใจ ดังต่อไปนี้

1) ภาคผนวกเส้นทางบิน

ภาคผนวกเส้นทางบินได้รับการปรับปรุงให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของ ไทยทำการบินไปยังอิสลามาบัต โดยใช้หลักการจากจุดหนึ่งถึงจุดหนึ่ง เพิ่มเติมจากการาจีและ ละฮอร์ ภาคผนวกเส้นทางบินที่ได้ปรับปรุงถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ ข.

2) ความถี่ ความจุ และสิทธิรับขนการจราจร

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของทั้งสองประเทศจะได้รับสิทธิดำเนินการ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ดังนี้

2.1 บริการเดินอากาศแบบประจำโดยอากาศยานรับขนผู้โดยสาร / ผู้โดยสารผสมสินค้า

ก) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของปากีสถาน

18 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ปากีสถาน และ กรุงเทพฯ / ภูเก็ต

ข) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทย

7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ประเทศไทย และ การาจี

7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ประเทศไทย และ ละฮอร์

4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ประเทศไทย และ อิสลามาบัต

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้ สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้อย่างเต็มที่ ได้ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในแต่ละช่วงเส้นทางใด ๆ ไปยังและมาจากอาณาเขตของอีกฝ่ายหนึ่ง

2.2 อากาศยานรับขนเฉพาะสินค้า

ไม่จำกัดความถี่ ระหว่างจุดต่าง ๆ ในปากีสถาน ไปยังจุดต่าง ๆ ในไทยและกลับ ผ่านจุด ระหว่างทางใด ๆ และไปยังจุดพื้นใด ๆ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 4 และ 5 อย่าง เต็มที่

3) การรักษาความปลอดภัยการบิน

เป็นที่ตกลงกันว่าข้อบทเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินที่เสนอโดยคณะผู้แทนปากีสถานเกี่ยวกับความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายจะรวมอยู่ในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ข้อบทที่ตกลงกันเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ ค

4) ความปลอดภัยการบิน

ฝ่ายปากีสถานเสนอให้รวมข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบิน ซึ่งฝ่ายไทยเห็นด้วย ข้อบทที่ตกลงกันในเรื่องความปลอดภัยการบินถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ ง

5) การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงเรื่องข้อบทว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศซึ่งถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ จ

ใบพิกัดเส้นทางบินและความถี่/ความจุ/สิทธิรับขนการจราจรที่ได้ตกลงในบันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลนับจากวันที่ข้อตกลงการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินปากีสถานและบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) มีผลใช้ ตามข้อตกลงที่ได้บรรลุแล้วระหว่างสายการบินทั้งสอง เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2549 ที่อิสลามาบัต ข้อตกลงนี้ถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ ฉ

บันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะแทนที่บันทึกความเข้าใจฉบับก่อนหน้าทั้งหมด

ทำที่อิสลามาบัต เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2549

สำหรับสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน

สำหรับราชอาณาจักรไทย

มุฮัมหมัด อาซราฟ ชาวดรี

ชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ

พลตรี (นอกราชการ)

นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ

มุฮัมหมัด อาซราฟ ชาวดรี

อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

รองปลัดกระทรวงกลาโหม

เอกสารแนบ ก

คณะผู้แทนปากีสถาน

หัวหน้าคณะ

พลตรี (นอกราชการ) มุฮัมหมัด อาซราฟ ชาวดรี
รองปลัดกระทรวงกลาโหม

สมาชิก

นายซาฮิด อัลลาห์ เบก
ผู้ช่วยปลัดกระทรวง (ด้านการบิน)
กระทรวงกลาโหม

นาวาอากาศเอกพิเศษทาเฮีย เอห์ซาน มาลิก
ผู้อำนวยการ (เอที)
การบินพลเรือนปากีสถาน

นายซาฮิด อันวาร คาน
หัวหน้าฝ่าย (เอที)
กระทรวงกลาโหม

นายมุฮัมหมัด นาวาซ อาลัม
เจ้าหน้าที่ส่วน (เอที หนึ่ง)
กระทรวงกลาโหม

นาย เอ็ม. อาฟซาร์ มาลิก
จี. เอ็ม. เอที (ระหว่างประเทศ)
การบินพลเรือนปากีสถาน

นายเออร์ซาด กานี
ผู้จัดการทั่วไป กิจกรรมระหว่างประเทศ
สายการบินปากีสถาน

นายอาลี ฮัสซัน คาน
เจ้าหน้าที่อาวุโส (ด้านความตกลงว่าด้วย
บริการเดินอากาศ)
สายการบินปากีสถาน

คณะผู้แทนไทย

หัวหน้าคณะ

นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ
อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

สมาชิก

นายยศ เลหาศิลป์สมจิตร
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน
กรมการขนส่งทางอากาศ

นางสาวดุษฎี ประทีปสินธุ์
หัวหน้าส่วนความตกลงและกฎข้อบังคับระหว่าง
ประเทศ
กระทรวงคมนาคม

นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว
นักวิชาการขนส่ง 6ว
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายอภิชาติ ดนัยวรรณ
ผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายดุษฎี ประดิษฐ์บาทุกา
ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายกิตติพงษ์ สานสมบูรณ์
ผู้จัดการทั่วไป สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

ภาคผนวกเส้นทางบินพิกัด 1

เส้นทางที่จะดำเนินการบริการโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของปากีสถาน

| <u>จุดต้นทาง</u> | <u>จุดระหว่างทาง</u> | <u>จุดในไทย</u> | <u>จุดพื้น</u> |
|------------------|----------------------|-----------------|---|
| (ก) ปากีสถาน | จุดใด ๆ | กรุงเทพฯ | ฮ่องกง, มะนิลา, โอซากา, โตเกียว, โซล, ลอสแอนเจลิส, ซานฟรานซิสโก, สิงคโปร์, กัวลาลัมเปอร์, จาการ์ตา, เมลเบิร์น หรือชิตนี |
| (ข) ปากีสถาน | จุดใด ๆ | ภูเก็ต | สิงคโปร์ |

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของปากีสถานอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใด ๆ ข้างต้น ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางบินเหล่านี้ เริ่มต้นที่ ณ จุดหนึ่งในปากีสถาน

พิกัด 2

เส้นทางที่จะดำเนินการบริการโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทย

| <u>จุดต้นทาง</u> | <u>จุดระหว่างทาง</u> | <u>จุดในปากีสถาน</u> | <u>จุดพื้น</u> |
|------------------|----------------------|----------------------|---|
| (ก) ประเทศไทย | จุดใด ๆ | การาจี | เจดดาห์หรือดาร์ราน, อัมมันหรือคูเวต, ไคโร หรือเดहरาน หรือแบกแดด, มัสกัต, เบรุต, เอเชนส์ หรืออิสตันบูล, โรม, แฟรงเฟิร์ต, ไนโรบี, โคเปนเฮเกน, อัมสเตอร์ดัม, ปารีส, ลอนดอน, และอีก หนึ่งจุดในยุโรปที่จะระบุภายหลัง |
| (ข) ประเทศไทย | จุดใด ๆ | ละฮอร์ | คาบูล |
| (ค) กรุงเทพฯ | - | อิสลามาบัด | - |

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทยอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใด ๆ ข้างต้น ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางบินเหล่านี้ เริ่มต้นที่ ณ จุดหนึ่งในไทย

ข้อ 5 (ก)

การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยี้ดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และพิธีสารว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1998 รวมทั้งอนุสัญญาและพิธีสารอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเป็นภาคิ
2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคิผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันกรกระทำอันเป็นการยี้ดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคิผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่าส่วนที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น มีผลใช้กับภาคิผู้ทำความตกลง ภาคิผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น

4. ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ่ยตกลดว่ ผู้ประกอบการอากาศยานตั้งกล่วว่อาจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบหว่ด้วยการรักษาควมปลอดภัยการบินที่ระบุในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ่ยหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ่ยหนึ่งนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ่ยจะให้ความมั่นใจว่่า ได้มีการใช้มาตรการที่พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตน ที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขนขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ่ยจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ่ยหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่่าจะมีอุบัติเหตุยี่ดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อควมปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่่า นั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลดจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่่า นั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

ข้อ 5 (ข)

ความปลอดภัยการบิน

1. ภาคี่แต่ละฝ่ายสามารถร้องขอให้มีการปรึกษาหารือในเวลาใดเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยที่คงไว้โดยภาคี่อีกฝ่าย ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของอากาศยาน การปรึกษาหารือเช่นว่านี้จะต้องมีขึ้นภายในสามสิบวันของการร้องขอนั้น
2. ภายหลังจากการหารือดังกล่าว หากภาคี่ฝ่ายหนึ่งพบว่าภาคี่อีกฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้หรือดำเนินการให้ไ้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องตามที่ได้อ้างถึงในวรรค 1 ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (เอกสาร 7300) ในขณะนั้น ภาคี่อีกฝ่ายหนึ่งจะได้รับแจ้งการค้นพบเหล่านั้นและขั้นตอนต่างๆ ที่พิจารณาว่าจำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคี่อีกฝ่ายหนึ่งจะต้องจัดการแก้ไขให้เหมาะสมภายในเวลาที่ตกลงกัน
3. ตามข้อ 16 แห่งอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันอีกว่า อากาศยานใดๆ ที่ดำเนินบริการโดย หรือในนามของสายการบินของภาคี่ฝ่ายหนึ่งที่ทำการบินไปยัง หรือมาจากอาณาเขตของภาคี่อีกฝ่ายหนึ่ง ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตของภาคี่อีกฝ่ายหนึ่งอาจได้รับการตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากภาคี่อีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่มีเหตุผลในการดำเนินบริการของอากาศยานนั้น โดยไม่คำนึงถึงพันธกรณีที่กำหนดไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญาชิคาโก การตรวจดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อที่จะตรวจสอบความมีผลใช้บังคับของเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตต่างๆ ของลูกเรือ และอุปกรณ์ของอากาศยานและเงื่อนไขต่างๆ ของอากาศยานนั้นเป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ในขณะนั้น
4. กรณีที่มีเหตุเร่งด่วนที่จำเป็นเพื่อประกันความปลอดภัยในการดำเนินบริการของสายการบิน ภาคี่แต่ละฝ่ายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะพักใช้ หรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตในการดำเนินการของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคี่อีกฝ่ายหนึ่งโดยทันที
5. การปฏิบัติใดๆ ของภาคี่ฝ่ายหนึ่งตามความในวรรค 4 ข้างต้นจะหยุดลงเมื่อเหตุที่ใช้ในการดำเนินการดังกล่าวนั้นหมดไป
6. อ้างถึงวรรค 2 ภายหลังจากกำหนดเวลาที่ตกลงกันได้สิ้นสุดลง หากพบว่า ภาคี่ฝ่ายหนึ่งยังคงมิได้ปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เลขานุการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะได้รับแจ้งให้ทราบถึงการตรวจพบดังกล่าว รวมถึงข้อตกลงที่จะเป็นที่พอใจในภายหลังเกี่ยวกับสถานการณ์ดังกล่าว

การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

1. ในการดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจเข้าดำเนินการร่วมกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ใด ๆ ซึ่งมีสิทธิรับขบวนการจราจรและเส้นทางบินที่เหมาะสม ในลักษณะดังต่อไปนี้:

การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศคู่ภาคี

2. ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความจุที่ใช้โดยสายการบินผู้มิได้ดำเนินการจะไม่นำมานับหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศที่สาม

3. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ใด ๆ ของประเทศที่สาม ในกรณีดังกล่าว นั้น บริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหนึ่งเที่ยวจะถูกนับหักจากสิทธิของทั้งสายการบินที่ดำเนินการและสายการบินที่ทำการตลาด

การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศเดียวกัน

4. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ขณะที่ทำการบินตามเส้นทางที่ตกลง อาจเข้าร่วมดำเนินการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันเอง โดยความจุที่ใช้โดยสายการบินผู้ดำเนินการจะถูกนับหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

หมายเหตุ เป็นที่ตกลงกันอีกด้วยว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมในการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันตามความในวรรคนี้ ในการขายบัตรโดยสารของตน จะต้องแสดงให้เห็นชัดเจนแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขายว่าสายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินการจริงในแต่ละช่วงของบริการและสายการบินใดบ้างที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

ข้อตกลงระหว่างสายการบินปากีสถาน (PK) และบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) (TG)
เรื่องการนำไปปฏิบัติซึ่งบันทึกความเข้าใจเรื่องการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน
ลงนามระหว่างสองสายการบิน เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2549

สืบเนื่องจากความเข้าใจระหว่างรัฐบาลสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานและรัฐบาลไทยสำหรับ
เส้นทาง/ความถี่เพิ่มเติมสำหรับสายการบินของปากีสถานและไทย และการทำการบินโดยใช้ชื่อ
เที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินปากีสถานและบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่าง
การพิจารณาที่กำลังดำเนินไป สายการบินปากีสถานและบริษัทการบินไทยฯ ได้หารือกัน
ประเด็นในที่ต่างอยู่ และตกลง ดังนี้

1. ความตกลงการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินปากีสถาน
และบริษัทการบินไทยฯ ตามเส้นทางระหว่างปากีสถานและไทยจะบรรลุถึงข้อสรุป
ภายใน 31 มกราคม 2550 และจะนำไปปฏิบัติ โดยเริ่มตั้งแต่กำหนดการบินประจำ
ฤดูร้อน 2550
2. สายการบินทั้งสองจะตกลงในประเด็นที่ค้างไว้ รวมถึง
 - ความตกลงเรื่องราคาต่อหน่วยสำหรับแต่ละและทุก ๆ ระดับชั้นราคา
 - ความสัมพันธ์ระหว่างราคาต่อที่นั่งของแต่ละระดับชั้นราคา กับราคาตลาด
สุทธิ โดยให้กำไรที่สมเหตุผลแก่สายการบินผู้ทำการตลาด
3. ความถี่ที่ได้รับอนุญาตแก่สายการบินปากีสถานและบริษัทการบินไทยฯ โดยรัฐบาล
ของทั้งสองฝ่าย จะรวมอยู่ในความตกลงเรื่องการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบิน
ร่วมกันระหว่างสายการบินปากีสถานและบริษัทการบินไทยฯ

ลงนามที่อิสลามาบัต วันที่ 14 พฤศจิกายน 2549

แทนบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

แทนสายการบินปากีสถาน

คุณหญิง ประดิษฐาทุภา

เออร์ชาด กานี

แทน นายกิตติพงษ์ สานสมบูรณ์
ผู้จัดการทั่วไป
สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน

นายเออร์ชาด กานี
ผู้จัดการทั่วไป
กิจการระหว่างประเทศ

อภิชาติ ดนัยวรรณ

นายอภิชาติ ดนัยวรรณ
ผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์

Draft
(Thai Note)

No. /

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

B.E. 2551 (2008)

Excellency,

I have the honour to refer to the consultation held in Islamabad on 14-15 November 2006 to discuss matters relating to the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Islamic Republic of Pakistan, done on 27 May 1969 (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. Route Annex

The Route Annex has been revised to allow the designated airline(s) of Thailand to operate to Islamabad, on point-to-point basis, in addition to Karachi and Lahore. The revised Route Annex is placed as Attachment A.

2. Frequency/Capacity/Traffic Rights

The designated airline(s) of the two countries shall be entitled to operate services on their respective specified routes with any type of aircraft as under:

i) Scheduled Services by Passenger/Combi aircraft

(a) The Designated Airline(s) of Pakistan

18 weekly services to/from Pakistan and Bangkok/Phuket

(b) The Designated Airline(s) of Thailand

7 weekly services to/from Thailand and Karachi

7 weekly services to/from Thailand and Lahore

4 weekly services to/from Bangkok and Islamabad

The designated airline(s) of each Contracting Party may exercise full 5th freedom traffic rights on four weekly services on any one particular sector to and from each other's territory.

ii) **Freighter aircraft**

Unlimited frequencies between points in Pakistan to points in Thailand and VV through any en-route point and to any beyond point, with full third, fourth and fifth freedom traffic rights.

3. **Aviation Security**

It was agreed that the article on Aviation Security proposed by Pakistan Delegation relating to Bilateral Air Services Agreement be incorporated in the ASA. The agreed article on Aviation Security is placed at Attachment B

4. **Aviation Safety**

Pakistan side proposed to incorporate an article on Aviation Safety, which was agreed by Thailand. The agreed article on Aviation Safety is placed at Attachment C

5. **Code Share**

Both Delegations agreed on Code Share provision in the ASA which is place at Attachment D

If the above confirmation is acceptable to the Government of the Islamic Republic of Pakistan, I have the honour to propose that this Note and Your Excellency's 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
(Pakistani 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 consultation held in Islamabad on 14-15 November 2006 to discuss matters relating to the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Islamic Republic of Pakistan, done on 27 May 1969 (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. Route Annex

The Route Annex has been revised to allow the designated airline(s) of Thailand to operate to Islamabad, on point-to-point basis, in addition to Karachi and Lahore. The revised Route Annex is placed as Attachment A.

2. Frequency/Capacity/Traffic Rights

The designated airline(s) of the two countries shall be entitled to operate services on their respective specified routes with any type of aircraft as under:

i) Scheduled Services by Passenger/Combi aircraft

(a) The Designated Airline(s) of Pakistan

18 weekly services to/from Pakistan and Bangkok/Phuket

(b) The Designated Airline(s) of Thailand

7 weekly services to/from Thailand and Karachi

7 weekly services to/from Thailand and Lahore

4 weekly services to/from Bangkok and Islamabad

The designated airline(s) of each Contracting Party may exercise full 5th freedom traffic rights on four weekly services on any one particular sector to and from each other's territory.

ii) **Freighter aircraft**

Unlimited frequencies between points in Pakistan to points in Thailand and VV through any en-route point and to any beyond point, with full third, fourth and fifth freedom traffic rights.

3. **Aviation Security**

It was agreed that the article on Aviation Security proposed by Pakistan Delegation relating to Bilateral Air Services Agreement be incorporated in the ASA. The agreed article on Aviation Security is placed at Attachment B

4. **Aviation Safety**

Pakistan side proposed to incorporate an article on Aviation Safety, which was agreed by Thailand. The agreed article on Aviation Safety is placed at Attachment C

5. **Code Share**

Both Delegations agreed on Code Share provision in the ASA which is placed at Attachment D

If the above confirmation is acceptable to the Government of the Islamic Republic of Pakistan, I have the honour to propose that this Note and Your Excellency's 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 Islamic Republic of Pakistan and that the present Note and Your Excellency's Note under reply constitute an Agreement in this matter between our two Governments which shall enter into force on the date of this present Note.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

ร่าง
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายไทย)

ที่ /

กระทรวงการต่างประเทศ

ถนนศรีอยุธยา

กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

พ.ศ. ๒๕๕๑ (ค.ศ. ๒๐๐๘)

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่อ้างถึงการหารือ ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงอิสลามาบาด เมื่อวันที่ ๑๔-๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เพื่อหารือเกี่ยวกับความตกลงเรื่องการบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ลงนามเมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๑๒ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "ความตกลง")

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. ภาคผนวกเส้นทางบิน

ภาคผนวกเส้นทางบินได้รับการปรับปรุงให้สายการบินที่กั้นเขตสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทยทำการบินไปยังอิสลามาบาด โดยใช้หลักการจากจุดหนึ่งถึงจุดหนึ่ง เพิ่มเติมจากการที่เชนแอร์ และ สอร์ ภาคผนวกเส้นทางบินที่ได้ปรับปรุงถูกระบุไว้เป็นเอกถาวรแนบ ข

๒. ความถี่ ความจุ และสิทธิรับขนจواز

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของทั้งสองประเทศจะได้รับสิทธิดำเนินการตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ดังนี้

๒.๑ บริการเดินอากาศแบบประจำโดยอากาศยานรับขนผู้โดยสาร/ผู้โดยสารผสม

สินค้า

ก) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของปากีสถาน

18 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ปากีสถาน และ กรุงเทพฯ / ภูเก็ต

ข) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทย

7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ประเทศไทย และ กรุงเทพฯ

7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ประเทศไทย และ ดุสเซอ์

๕ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ประเทศไทย และ อิสลามาบาด

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิรับ
ขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้อย่างเต็มที่ ได้ ๔ เทียบต่อสัปดาห์ในแต่ละช่วงเส้นทางใด ๆ ไปยังและมา
จากอาณาเขตของอีกฝ่ายหนึ่ง

๒.๒ อากาศยานรับขนเฉพาะสินค้า

ไม่จำกัดความถี่ ระหว่างจุดต่าง ๆ ในปากีสถาน ไปยังจุดต่าง ๆ ในไทยและกลับ ผ่านจุดระหว่างทาง
ใด ๆ และไปยังจุดพื้นใด ๆ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓ ๔ และ ๕ อย่างเต็มที่

๓. การรักษาความปลอดภัยการบิน

เป็นที่ตกลงกันว่าข้อบทเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินที่เสนอโดยคณะผู้แทนปากีสถานเกี่ยวกับ
ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายจะรวมอยู่ในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ข้อบท
ที่ตกลงกันเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ ค

๔. ความปลอดภัยการบิน

ฝ่ายปากีสถานเสนอให้รวมข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบิน ซึ่งฝ่ายไทยเห็นด้วย ข้อบทที่ตกลงกันใน
เรื่องความปลอดภัยการบินถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ ง

๕. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงเรื่องข้อบทว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันในความตกลง
ว่าด้วยบริการเดินอากาศซึ่งถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ จ

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ข้าพเจ้ารู้สึก
เป็นเกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่าง
รัฐบาลของทั้งสองประเทศ

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย

ร่าง
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายปากีสถาน)

ที่

ฯพณฯ

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

“ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่อ้างถึงการหารือ ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงอิสลามาบัด เมื่อวันที่ ๑๔-๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ เพื่อหารือเกี่ยวกับความตกลงเรื่องการบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ลงนามเมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๑๒ (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “ความตกลง”)

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. ภาคผนวกเส้นทางบิน

ภาคผนวกเส้นทางบินได้รับการปรับปรุงให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทยทำการบินไปยังอิสลามาบัด โดยใช้หลักการจากจุดหนึ่งถึงจุดหนึ่ง เพิ่มเติมจากการาจีและละฮอร์ ภาคผนวกเส้นทางบินที่ได้ปรับปรุงถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ ข.

๒. ความถี่ ความจุ และสิทธิรับขนจรรยาจร

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของทั้งสองประเทศจะได้รับสิทธิดำเนินบริการตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ดังนี้

๒.๑ บริการเดินอากาศแบบประจำโดยอากาศยานรับขนผู้โดยสาร/ผู้โดยสารผสม

สินค้า

ก) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของปากีสถาน

18 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ปากีสถาน และ กรุงเทพฯ / ภูเก็ต

ข) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทย

7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ประเทศไทย และ การาจี

7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ประเทศไทย และ ละฮอร์

๔ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง / มาจาก ประเทศไทย และ อิสลามาบัด

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิรับขนการจรรยาจรเสรีภาพที่ ๕ ได้อย่างเต็มที่ ได้ ๔ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในแต่ละช่วงเส้นทางใด ๆ ไปยังและมาจากอาณาเขตของอีกฝ่ายหนึ่ง

๒.๒ อากาศยานรับขนเฉพาะสินค้า

ไม่จำกัดความถี่ ระหว่างจุดต่าง ๆ ในปากีสถาน ไปยังจุดต่าง ๆ ในไทยและกลับ ผ่านจุดระหว่างทางใด ๆ และไปยังจุดพื้นใด ๆ ด้วยสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓ ๔ และ ๕ อย่างเต็มที่

๓. การรักษาความปลอดภัยการบิน

เป็นที่ตกลงกันว่าข้อบทเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินที่เสนอโดยคณะผู้แทนปากีสถานเกี่ยวกับความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายจะรวมอยู่ในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ข้อบทที่ตกลงกันเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ ค

๔. ความปลอดภัยการบิน

ฝ่ายปากีสถานเสนอให้รวมข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบิน ซึ่งฝ่ายไทยเห็นด้วย ข้อบทที่ตกลงกันในเรื่องความปลอดภัยการบินถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ ง

๕. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงเรื่องข้อบทว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศซึ่งถูกระบุไว้เป็นเอกสารแนบ จ

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ"

สำหรับคำตอบ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะแจ้งแก่ ฯพณฯ ว่า ข้อยืนยันดังกล่าวเป็นที่ยอมรับได้ของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน และหนังสือของ ฯพณฯ และหนังสือตอบกลับฉบับนี้จะถือเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ที่ระบุไว้ในหนังสือฉบับนี้

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย