

(สำเนา)

เลขที่ ๑๐๙๓๒/๒๕๕๒ วันที่ ๗ ส.ค. ๒๕๕๒

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๙๕๙๘

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๓ มิถุนายน ๒๕๕๒

เรื่อง บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดียน

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจ ในเรื่องนี้ และเอกสารประกอบ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ให้เสนอบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดียน เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจ ดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ

(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

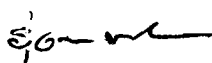
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง




(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

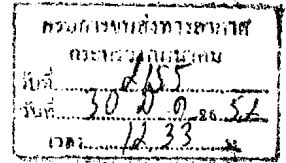
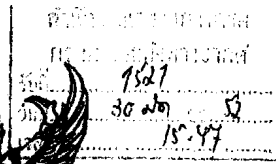
ผู้อำนวยการกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

วันนา พิมพ์

 ทาน

 ตรวจ



ที่ คค (ปคร) 0204/105

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม.10100

๒๗ มีนาคม 2552

เรื่อง รายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย - อินเดีย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาและคำแปลบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างไทย - อินเดีย ลงนามเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2551 จำนวน 100 ชุด
  2. สำเนาคติคณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ 2/2551 เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 จำนวน 100 ชุด
  3. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ด่วนที่สุด ที่ กค 0703/1499 ลงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2551 จำนวน 100 ชุด

#### 1. ข้อเท็จจริง

คณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดียได้พบปะเจรจากัน ระหว่างวันที่ 25 - 26 มีนาคม 2551 ที่กรุงเทพฯ เพื่อหารือในเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง

#### 2. เรื่องที่เสนอ

กรมการขนส่งทางอากาศได้เสนอสรุปผลการเจรจามาเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการเจรจาตามบันทึกความเข้าใจระหว่างไทย - อินเดีย ระหว่างวันที่ 25 - 26 มีนาคม 2551 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

##### 2.1 ความเป็นมา

2.1.1 ประเทศไทยและอินเดียได้จัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน ลงนามเต็มเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2512 เพื่อใช้เป็นความตกลงฉบับแม่บทในความสัมพันธ์ด้านการบินระหว่างกัน และทั้งสองฝ่ายได้พบหารือกันเป็นระยะๆ โดยพบกันครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 9-10 กุมภาพันธ์ 2549 ที่กรุงเทพฯ

/2.1.2 สืบเนื่องจาก ...

2.1.2 สืบเนื่องจากบริษัทการบินไทย จำกัด ได้มีหนังสือถึงกรมการขนส่งทางอากาศแจ้งแผนการเพิ่มเที่ยวบินไปยังจุดต่างๆ ในอินเดีย คือ เดลี มุมไบ เซนไน และบังกาลอร์ พร้อมขอสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 พันไปยังจุดในยุโรป และสหรัฐอเมริกา และดูไบด้วย จึงได้ขอให้กรมการขนส่งทางอากาศดำเนินการเจรจากับทางการการบินพลเรือนอินเดีย เพื่อปรับปรุงความตกลงฯ ให้บริษัท สามารถทำการบินตามแผนที่เสนอมานี้ได้

2.1.3 ต่อมากรมการขนส่งทางอากาศได้ประสานเพื่อเสนอขออนัดเจรจาการบินกับทางการการบินพลเรือนอินเดีย ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้มีการเจรจากับกันระหว่างวันที่ 25 - 26 มีนาคม 2551 ที่กรุงเทพฯ

2.1.4 คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ ซึ่งได้รับอนุมัติแต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2549 ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ส่วนที่สุดที่ นร 0506/15864 ลงวันที่ 27 ธันวาคม 2549 ให้มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเจรจาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศ เป็นผู้แทนไทยในการพบเจรจาดังกล่าว

2.1.5 คณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนอินเดียได้จัดทำเป็นบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) โดยลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2551 รายละเอียดดังปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ซึ่งคณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2551 เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2551 ได้มีมติรับทราบผลการเจรจาดังกล่าวแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 และจะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบบันทึกความเข้าใจฉบับดังกล่าว และนำเสนอรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนมอบให้กระทรวงการต่างประเทศดำเนินการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตยืนยันการปรับปรุงสิทธิความจุกความถี่และแก้ไขปรับปรุงข้อบัพทว่าด้วยพิกัดอัตราค่าขนส่ง (ข้อ 8 ในความตกลงฯ) ข้อบัพทว่าด้วยความปลอดภัย (ข้อ 7 ทวิ) และเพิ่มเติมข้อบัพทว่าด้วยความร่วมมือด้านการตลาด (ข้อ 8 ทวิ) ต่อไป

## 2.2 ผลการเจรจา

ในการพบเจรจาในครั้งนี้ คณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนอินเดียได้ตกลงกันในรายละเอียดต่างๆ ดังต่อไปนี้

### 2.2.1 การปรับปรุงสิทธิความจุกความถี่ของเที่ยวบินผู้โดยสาร

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงสิทธิความจุก/สัปดาห์ สำหรับเที่ยวบินผู้โดยสาร ตามช่วงระยะเวลา เป็นดังนี้

การบินของสายการบินของไทย ไปยัง/มาจาก มุมไบ เดลี กัลกัตตา เซนไน บังกาลอร์ และไฮเดอราบัด

|              | จำนวนของที่นั่ง/สัปดาห์ ในแต่ละทิศทาง |       |          |       |               |           |            |        |
|--------------|---------------------------------------|-------|----------|-------|---------------|-----------|------------|--------|
|              | มุมไบ                                 | เดลี  | กัลกัตตา | เซนไน | เซนไน<br>ดูไบ | บังกาลอร์ | ไฮเดอราบัด | รวม    |
| ปัจจุบัน     | 2,135                                 | 2,716 | 1,820    | 1,050 | 1,220         | 3,185     | 2,350      | 14,476 |
| ฤดูร้อน 2551 | 3,880                                 | 4,268 | 3,640    | 1,830 | 1,220         | 3,185     | 2,870      | 20,893 |
| ฤดูหนาว 2551 | 4,656                                 | 5,432 | 3,640    | 1,830 | 1,220         | 3,185     | 2,870      | 22,833 |
| ฤดูร้อน 2552 | 5,432                                 | 5,432 | 3,640    | 1,830 | 1,220         | 3,185     | 2,870      | 23,609 |

### การบินของสายการบินของอินเดีย

จากจุดใดๆ ในอินเดีย ไปยัง/มาจาก กรุงเทพฯ เชียงใหม่ และภูเก็ต  
ตั้งแต่กำหนดการบินฤดูร้อน 2551 20,893 ที่นั่ง/สัปดาห์  
ตั้งแต่กำหนดการบินฤดูหนาว 2551 22,833 ที่นั่ง/สัปดาห์  
ตั้งแต่กำหนดการบินฤดูร้อน 2552 23,609 ที่นั่ง/สัปดาห์

#### 2.2.2 สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5

คณะผู้แทนไทยได้เสนอให้มีการแลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 สำหรับเที่ยวบินผู้โดยสารเพิ่มเติมมากขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้สายการบินมีความคล่องตัวในการวางแผนการบินมากยิ่งขึ้น ซึ่งฝ่ายอินเดียยังไม่มียุทธศาสตร์ที่จะตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 เพิ่มเติมในขณะนี้ ทั้งสองฝ่ายจึงตกลงให้คงสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ไว้เช่นเดิม

#### 2.2.3 การปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงและเพิ่มเติมข้อบทในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกับอินเดีย ดังนี้

##### 2.2.3.1 ปรับปรุงข้อบทว่าด้วยพิกัดอัตราค่าขนส่ง

##### 2.2.3.2 ปรับปรุงข้อบทว่าด้วยการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

##### 2.2.3.3 เพิ่มเติมข้อบทว่าด้วยความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงฯ

ทั้งนี้ คณะผู้แทนได้เสนอร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่ให้ฝ่ายไทยพิจารณา ซึ่งคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงจะติดต่อประสานในรายละเอียด และนำมาหารือเพื่อให้ข้อยุติในการเจรจาต่อไป

### 2.3 วิเคราะห์ผลกระทบ

ผลการเจรจาระหว่างไทย-อินเดีย ในครั้งนี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงสิทธิความจุความถี่ของเที่ยวบินผู้โดยสาร ซึ่งจะช่วยให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายสามารถเพิ่มเที่ยวบินระหว่างกันได้มากขึ้นตามแผนความต้องการ และเป็นการส่งเสริมให้ปริมาณการจราจรในเส้นทางนี้สามารถเจริญเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง อันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้าและการบริการระหว่างประเทศทั้งสองให้เจริญเติบโตอย่างมีศักยภาพต่อไป นอกจากนี้ ยังได้ตกลงปรับปรุงข้อบทว่าด้วยพิกัดอัตราค่าขนส่งให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของไทย และปรับปรุงข้อบทว่าด้วยการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันให้สายการบินมีความคล่องตัวในการร่วมมือระหว่างกัน และเพิ่มเติมข้อบทว่าด้วยความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงฯ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินบริการของสายการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

โทรศัพท์ 0 2281 4829, 0 2280 1714

โทร. 0 2280 5638

กองกิจการระหว่างประเทศ

สำนักงานปลัดกระทรวง

นางสาวประไพพรรณ นพรัตน์  
(นางสาว ประไพพรรณ นพรัตน์)  
*[Signature]*  
รองอธิบดีกรม

๓๑ ๐๕ ๕๖  
นางสาวประไพพรรณ นพรัตน์  
(นางสาว ประไพพรรณ นพรัตน์)  
*[Signature]*  
๐๖ อธิบดีกรม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดม

(นายสุชาติ ตระกูล)

*[Signature]*

ขอแสดงความยินดี

ขอแสดงความยินดีที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมกับประชาคมอาเซียน  
เมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๒ ซึ่งเป็นการรวมตัวกันของประชาคมอาเซียน  
ที่มีสมาชิก ๑๐ ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้  
ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการค้า การลงทุน และการพัฒนาทางเศรษฐกิจ  
และสังคมของภูมิภาคนี้ให้มีความเจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น

ประเทศไทยได้เข้าร่วมกับประชาคมอาเซียนเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๒  
ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการค้า การลงทุน และการพัฒนาทางเศรษฐกิจ  
และสังคมของภูมิภาคนี้ให้มีความเจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น  
ประเทศไทยได้เข้าร่วมกับประชาคมอาเซียนเมื่อวันที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๕๒  
ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการค้า การลงทุน และการพัฒนาทางเศรษฐกิจ  
และสังคมของภูมิภาคนี้ให้มีความเจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้น

2.4 ความเห็นของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

## ***Memorandum of Understanding***

The delegations representing the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Republic of India met in Bangkok on 25-26 March, 2008 for consultations on air services matters. The consultations were held in a friendly and cordial atmosphere.

2. The list of the delegations is attached at Appendix 'A'.

### **Review of Air Services Agreement**

3. Both the delegations recognised that in the wake of developments which have taken place in the aviation industry during the past few years, the existing Air Services Agreement needs to be updated and modernized. The Indian side handed over a copy of the draft of the Air Services Agreement (Appendix 'B') for the consideration of the delegation of Thailand. It was agreed that the two sides would progress the matter through correspondence and meet at a mutually convenient date to finalise the text of the revised Air Services Agreement.

4. It was agreed that pending finalisation of the revised Air Services Agreement, the existing Article 8 (Tariffs) shall be substituted by a revised Article and new Articles on 'Safety' and 'Co-operative Marketing Arrangements', numbered as Articles 7-bis and 8-bis respectively, shall be incorporated in the subsisting Air Services Agreement between the two countries. The text of these Articles is given at Appendix 'C'.

5. Both delegations agreed to give effect to these amendments by an exchange of diplomatic notes, as set out in Article 12 of the Agreement. It was agreed that until such time the exchange of diplomatic notes takes place, these amendments shall be implemented provisionally with immediate effect.

### **Capacity Entitlements**

6. The delegation of Thailand stated that the capacity entitlements for the designated airlines of Thailand were being fully utilized to/from Delhi and Mumbai and that too at extremely high seat factors of above 90%. Therefore, the Thai delegation requested that their entitlements at Delhi and Mumbai may be increased so as to enable their designated airlines to operate 14 services per week to/from each point. They also requested for substantial enhancement in the capacity entitlements at other points in India.

7. The Indian delegation responded that the existing entitlements were not being fully utilized by either side. As such, there was no justification for substantial increase in the capacity entitlements as proposed by the Thai side. The Indian delegation also mentioned that both Delhi and Mumbai are facing infrastructural constraints and the bunching of flights at night results in acute congestion. In view of this, the Indian delegation requested that any additional flights to/from Delhi and Mumbai may not be operated during the night hours which are highly congested. Appreciating the concerns expressed by the Indian side, the Thai delegation assured that their designated airlines were willing to operate the additional capacity only during day time.

8. It was finally agreed that :-

- (i) The designated airlines of Thailand shall be entitled to operate a total of 23,609 seats per week in each direction with any type of aircraft to/from/through the points specified in Part A of Section-1 of Schedule 1 of the Route Schedule, as follows:

|             | <i>Number of seats per week in each direction</i> |            |            |            |                |            |            |               |
|-------------|---|------------|------------|------------|----------------|------------|------------|---------------|
|             | <b>BOM</b>  | <b>DEL</b> | <b>CCU</b> | <b>MAA</b> | <b>MAA/DXB</b> | <b>BLR</b> | <b>HYD</b> | <b>Total</b>  |
| Existing    | 2,135   | 2,716      | 1,820      | 1,050      | 1,220          | 3,185      | 2,350      | <b>14,476</b> |
| Summer 2008 | 3,880   | 4,268      | 3,640      | 1,830      | 1,220          | 3,185      | 2,870      | <b>20,893</b> |
| Winter 2008 | 4,656   | 5,432      | 3,640      | 1,830      | 1,220          | 3,185      | 2,870      | <b>22,833</b> |
| Summer 2009 | 5,432   | 5,432      | 3,640      | 1,830      | 1,220          | 3,185      | 2,870      | <b>23,609</b> |

- (ii) The designated airlines of Thailand shall operate the additional entitlements to Delhi and Mumbai only during day time subject to slot approval.
- (iii) The designated airlines of Thailand shall be entitled to operate to/from/through Guwahati, Gaya and Varanasi in Part A of Section-1 of Schedule 1 of the Route Schedule, without exercising any intermediate/beyond 5<sup>th</sup> freedom traffic rights, without any capacity/frequency limitation.
- (iv) The designated airlines of India shall be entitled to operate 23,609 seats per week in each direction to/from/through the points specified in Parts A and B of Section-2 of Schedule 1 of the Route Schedule, as follows:

Effective Summer 2008 : 20,893 seats per week  
 Effective Winter 2008 : 22,833 seats per week  
 Effective Summer 2009 : 23,609 seats per week

- (v) In addition, the designated airlines of India shall be entitled to operate 2,745 seats per week in each direction to/from/through the points specified in Parts A and B of Section-2 of Schedule 1 of the Route Schedule.

**Miscellaneous**

9. Both delegations agreed to meet again to finalise the revised Air Services Agreement and review the entitlements.

10. This Memorandum of Understanding shall supercede paragraphs 4.1, 4.3 and 5 of the Memorandum of Understanding signed between the delegations of Thailand and India on 10<sup>th</sup> February, 2006. All other provisions of the Memorandum of Understanding dated 10<sup>th</sup> February, 2006 shall remain in force.

This Memorandum of Understanding shall come into force with immediate effect.

Done at Bangkok on 26 March, 2008.



( Chaisak Angkasuwan )  
Leader of the Thai delegation



( R. K. Singh )  
Leader of the Indian delegation



**Appendix - 'A'**

**Thai Delegation**

1. Mr. Chaisak Angkasuwan  
Director General  
Department of Civil Aviation
2. Miss Pattama Tantirujanant  
Director, Air transport Regulation Bureau  
Department of Aviation
3. Mr. Yos Laohasilpsomjit  
Director, Air Services Agreement and Negotiation Division  
Department of Civil Aviation
4. Mr. Sorasak Somonkraisorakit  
First Secretary  
Ministry of Foreign Affairs
5. Ms. Tida Sukeelap  
First Secretary  
Ministry of Foreign Affairs
6. Miss Wananporn Techagaisiyavanit  
Third Secretary  
Ministry of Foreign Affairs
7. Mr. Anant Kanaviwatchai  
Air Transport Technical Officer  
Department of Civil Aviation
8. Miss Chaweewan Lacksanacharoen  
Air Transport Technical Officer  
Department of Civil Aviation
9. Miss Pornpimon Kaewngam  
Transport Technical Officer  
Ministry of Transport

Leader

ca

2

**Observers**

1. **Mr. Pridi Boonsue**  
**Vice President, Alliance & Loyalty Management Department**  
**Thai Airways International Plc.**
2. **Mr. Philip Vira Bunnag**  
**Director, South Asia & Middle East Region Department**  
**Thai Airways International Plc.**
3. **Mr. Dussadee Pradithbatuga**  
**Director, International Affairs Department**  
**Thai Airways International Plc.**

21

22

## **Indian Delegation**

1. Mr. R.K. Singh  
Joint Secretary  
Ministry of Civil Aviation **Leader**
2. Mr. B.S. Bishoni  
Deputy Chief of Mission  
Embassy of India, Bangkok
3. Mr. K.P. Maggon  
Director (Regulations & Information)  
Directorate General of Civil Aviation
4. Mr. Subir Dutta  
Second Secretary  
Embassy of India, Bangkok
5. Mr. T.K. Palit  
General Manager (Planning & International Relations)  
Air India
6. Mrs. Madhu Shroff  
Asst. General Manager (International Relations)  
Air India
7. Ms. Orchid Raikhan  
Country Manager  
Air India, Bangkok
8. Mrs. Kalpana Choudhary  
Manager  
Air India (erstwhile Indian), Bangkok
9. Mr. Saroj K. Dutta  
Executive Director  
Jet Airways (India) Ltd.

**Air Services Agreement**

**between**

**The Government of the Republic of India**

**and**

**The Government of \_\_\_\_\_**

The Government of the Republic of India and the Government of  
                     (hereinafter referred to as the "Parties");

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

Desiring to promote international air services between their respective territories;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines;  
and

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

Have agreed as follows:

ca

ib  
1

## **Article 1**

### **Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:

- (1) "aeronautical authorities" means for each Party the authority or authorities as notified in writing from time to time by one Party to the other Party;
- (2) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;
- (3) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944, and includes any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and any ~~Annex or any~~ amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments are at any given time effective for both Parties;
- (4) "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes", shall have the same meaning as assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (5) "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation of Airlines) of this Agreement;
- (6) "tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
- (7) "territory" shall have the same meaning as assigned to it in Article 2 of the Convention; and
- (8) "user charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo.

## Article 2

### Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section or part of the Annex to this Agreement. Such services and routes shall hereinafter be called "the agreed services" and "the specified routes", respectively.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:
  - (a) to fly without landing across the territory of the other Party;
  - (b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and
  - (c) while operating an agreed service at the points specified for that route in the Annex to this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Party, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.
3. The airline(s) of each Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in clauses (a) and (b) of paragraph (2) of this Article.
4. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that other Party.
5. If because of special and unusual circumstances, a designated airline of one Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Parties.
6. The designated airlines of one Party shall have the right to use airways, airports and other facilities provided by the other Party on a non-discriminatory basis.

ed

*d*

### **Article 3**

#### ***Designation and Authorisation of Airlines***

1. Each Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Party through diplomatic channels and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of air services specified in the Annex.

2. Upon receipt of such designation and application from the designated airline, in the form and manner prescribed for the purpose, the other Party shall grant the appropriate operating authorisation with minimum procedural delay, provided that:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline or its nationals;
- (b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to operation of international air services by the Party considering the application; and
- (c) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 9 (Safety) and Article 10 (Aviation Security).

2

CA



## **Article 4**

### ***Revocation or Suspension of Operating Authorisation***

1. Either Party may revoke or suspend the operating authorisation granted to an airline designated by the other Party or impose such conditions as it may deem necessary in any case where:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party or its nationals;
- (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 (Applications of Laws) of this Agreement; or
- (c) the other Party is not maintaining and administering the standards set out in Article 9 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with clauses (b) and (c) of paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of an airline of the other Party in accordance with the provisions of Article 10 (Aviation Security).

## **Article 5**

### ***Principles governing operation of Agreed Services***

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
2. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the travelling public between the territories of both Parties.
3. Based upon the principles enshrined in the preceding paragraphs, the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airline(s) of each Party shall be agreed between the aeronautical authorities of both Parties.
4. Any increase in the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the ~~designated airlines~~ of either Party shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Parties. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.
5. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of each Party shall be entitled to operate any number of all-cargo services between each other's territory with any type of aircraft with full 3<sup>rd</sup>, 4<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> freedom traffic rights regardless of the points specified in the Route Schedule annexed to this Agreement. Such all-cargo services may also be operated under co-operative marketing arrangements such as code sharing, blocked space, etc. with any other airline(s), including airlines of third countries.

## **Article 6**

### **Application of Laws**

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and procedures relating to the admission into or departure from its territory of passengers, baggage, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, sanitary and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or shippers of cargo of the designated airlines of the other Party.
3. Neither Party shall give preference to its own or to any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of the laws and regulations and procedures provided for in this Article.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control be subject to no more than a simplified control. Such baggage and cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

## **Article 7**

### **User Charges**

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities of each Party on the designated airline(s) of the other Party shall be just, reasonable, non-discriminatory, and equitably apportioned among all categories of users. Such user charges shall be assessed on the designated airline(s) of the other Party on terms not less favourable than the terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the designated airline(s) of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities of providing the appropriate airport, environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and the designated airline(s) using the services and facilities. Each Party shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate and transparent review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles stated in paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in the user charges to enable the users to express their views before changes are implemented.
4. Neither party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 20 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, unless:
  - (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable time; or
  - (ii) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## **Article 8**

### **Customs Duties and Charges**

1. Each Party shall, on the principle of reciprocity, exempt the designated airline(s) of the other Party to the fullest extent possible under its national law from customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale or to be used solely in connection with the operation or servicing of aircraft) and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by the designated airline(s).

2. The exemptions under this Article shall be granted only if the items referred to in paragraph 1 are -

- (a) introduced into the territory of one Party by or on behalf of the designated airline(s) of the other Party;
- (b) retained on board aircraft of the designated airline(s) of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or
- (c) taken on board aircraft of the designated airline(s) of one Party in the territory of the other Party for use in operating the agreed services.

3. The exemptions under this Article shall apply regardless of the fact whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline(s) of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party. In such a case, they may be placed under supervision of the said authorities upto such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations.

ea

## **Article 9**

### **Safety**

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and operation of the designated airline(s). Such consultations shall take place within 30 days of the request or any longer period as may be agreed between the Parties.

2. If, following such consultations, one Party finds that safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that meet the standards established at that time in accordance with the Convention are not effectively maintained and administered in respect of airline(s) designated by the other Party, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.

3. Each party reserves the right to suspend or limit the operating authorization of an airline(s) designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within 30 days.

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

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

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

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

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

8. Any action by one Party in accordance with paragraphs (3) or (7) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

## Article 10

### **Aviation Security**

1. In accordance with their rights and obligations under international law, both 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 Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971 and its Protocol done at Montreal on February 24, 1988 and any other Convention on aviation security to which both Parties become members.
2. Upon request, both Parties shall provide each other with all necessary assistance to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, ~~of their passengers and crew~~, of airports and air navigation facilities, and address any other threat to the security of civil air navigation.
3. Both Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, 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 Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into and departure from the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, both Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation of the designated airline(s) of that Party. When required by an emergency, either Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.
7. Any action taken in accordance with paragraph (6) shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article.



## **Article 11**

### **Commercial Opportunities**

1. The airline(s) of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for promotion and sale of air services and other ancillary products and facilities required for the provision of air services.
2. The airline(s) of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services and other ancillary products and facilities. Such staff requirements may, at the option of the airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organisation or company operating in the territory of the other Party and authorised to perform such services in the territory of such other Party.
3. Any airline of each Party may engage in the sale of air services and its ancillary products, services and facilities in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. For this purpose, the airline shall have the right to use its own transportation documents and any person shall be free to purchase such transportation and its ancillary products, services and facilities in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
4. The airline(s) of each Party shall have the right to convert and transfer freely in any convertible currency, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed earned by such airlines in connection with the sale of air transportation and other ancillary products, services and facilities as well as interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance.
5. The airline(s) of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchase of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airline(s) of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies in accordance with the national regulations of the other Party.
6. Notwithstanding anything contained in this Article, the exercise of rights under this Article shall be in accordance with the applicable domestic rules and regulations consistent with the purposes of this Agreement. If one Party imposes restrictions on the transfer of local revenues in excess of sums locally disbursed by the designated airlines of the other Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airlines of the first Party.

## Article 12

### **Co-operative Marketing Arrangements**

1. The designated airline(s) of each Party may enter into co-operative marketing arrangements, such as code-share, block space or any other joint venture arrangement, with –
  - (a) the designated airline(s) of the same Party; or
  - (b) the designated airline(s) of the other Party; or
  - (c) the designated airline(s) of a third country.
2. The operating airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements.
3. All marketing airline(s) involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements.
4. The total capacity operated by the air services performed under such arrangements shall be counted only against the capacity entitlement of the Party designating the operating airline(s). The capacity offered by the marketing airline(s) on such services shall not be counted against the capacity entitlement of the Party designating that airline.
5. The designated airline(s) of either side shall be allowed to transfer traffic (i.e. starburst) between aircraft involved in the code-share operations without restriction as to number, size and type of aircraft.
6. In addition to the operating airline(s), the aeronautical authorities of each side may require the marketing airline(s) to file schedules for approval and also provide any other documents before commencement of air services under the co-operative marketing arrangements.
7. When holding out services for sale under such arrangements, the concerned airline or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which airline shall be the operating airline on each sector of the service and with which airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.
8. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible for security, safety, facilitation, liability and other consumer related matters. Such an agreement shall be filed with the aeronautical authorities of both Parties before implementation of the code-share arrangements.

## **Article 13**

### ***Intermodal Services***

The designated airline(s) of each Party shall be permitted to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any intermodal transport to or from any point in the territory of the other Party. Such airline(s) may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of such transportation.

## **Article 14**

### ***Change of Gauge***

On any segment or segments of the routes, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

## **Article 15**

### ***Approval of Schedules***

1. The aeronautical authorities of each Party may require the designated airline(s) of the other Contracting Party to file for their consideration and approval, at least 30 days prior to the inauguration of the agreed services, flight schedules containing the information pertaining to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight timings at each point. Similar information shall also be provided at least 30 days in advance for each IATA traffic season and also as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

2. The designated airline(s) of each Party shall also furnish any other information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

## **Article 16**

### ***Provision of Statistics***

1. The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month, but not later than 30 days following the month to which they relate.
2. The aeronautical authorities of each Party shall, on request, provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Party statistics relating to true origin and destination of traffic carried to and from the territory of that other Party.

## **Article 17**

### ***Tariff***

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline(s) of each Party shall be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit.
2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airline(s) of one Party with the aeronautical authorities of the other Party.
3. Notwithstanding the foregoing, each Party shall have the right to intervene so as to:
  - (a) prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
  - (b) protect consumers from tariffs that are excessive or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
  - (c) protect airlines from tariffs that are predatory or artificially low.
4. For the purposes set out in paragraph (3) of this Article, the designated airline(s) of each Party may be required to provide to the aeronautical authorities of the other Party information relating to the establishment of the tariffs.
5. If one Party believes that the tariff charged by designated airline(s) of the other Party is inconsistent with considerations set forth in paragraph (3) of this Article, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than 30 days after receipt of the request. If the Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

## **Article 18**

### ***Multilateral Agreements***

1. In implementing this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention in-so-far as those provisions are applicable to international air services.
2. If, after entry into force of this Agreement, both Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, either Party may request consultations to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

## **Article 19**

### ***Consultations***

1. Either Party may, at any time, make a request in writing for consultation on the interpretation, application, implementation or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Unless otherwise agreed by the Parties, such consultations shall begin within a period of 60 days from the date on which the other Party receives the request.

## **Article 20**

### ***Amendment***

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.
2. Any amendment so agreed shall enter into force after the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of the amendment have been met.
3. Notwithstanding paragraph (2), the Parties may agree to give immediate effect to an amendment to the Annex to this Agreement.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedure set out in clause (b) of paragraph (2) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

## **Article 22**

### ***Termination***

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight at the place of receipt of the notice immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

## **Article 23**

### ***Registration with ICAO***

This Agreement and all amendments thereto shall, upon signature, be registered with the International Civil Aviation Organization.

## **Article 24**

### ***Entry Into Force***

1. This Agreement shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement and its Annex.
2. Notwithstanding paragraph (1), the Parties may agree to make the Agreement effective on provisional basis from the date it has been agreed upon and Initialled.

## **Article 21**

### **Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by formal consultations may be referred, by agreement of the Parties, to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:-
  - (a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
  - (b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with clause (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the senior most Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In the event that either the President or the senior most qualified Vice President appoints the third arbitrator under this Paragraph, that third arbitrator shall not be a national of either of the Parties.
3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own rules of procedure. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
6. Either Party may make a request for clarification on the decision within 15 days after it has been rendered and the clarification shall be issued within 15 days of such request.
7. Each Party shall, to the extent consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at ..... this ..... day of .....(month and year) in duplicate, in the English language, which shall be the authentic text. Translation of the Agreement into Hindi and ..... languages shall be prepared and shall be considered equally authentic when agreed upon by an exchange of diplomatic notes that confirm their conformity with the English language text. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of  
the Republic of India

For the Government of \_\_\_\_\_

ca

i



## ANNEX

### Route Schedule

#### Section I

Routes for the airlines designated by the Government of the Republic of India:

| Points of Origin | Intermediate Points | Points In _____ | Beyond Points |
|------------------|---------------------|-----------------|---------------|
| Points in India  |                     |                 |               |

#### Section II

Routes for the airlines designated by the Government of \_\_\_\_\_

| Points of Origin | Intermediate Points | Points in India | Beyond Points |
|------------------|---------------------|-----------------|---------------|
| Points in _____  |                     |                 |               |

#### Section III

1. Points mentioned in Section I and Section II need not necessarily be served in the order named.
2. Intermediate and beyond points on the specified routes may at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights.
3. Intermediate or beyond points not specified in Section I and Section II may be served provided no 5<sup>th</sup> freedom traffic rights are exercised between such points and any point in the territory of the other Party.
4. Two or more points in the territory of one Party shall not be served on the same flight by the designated airline(s) of the other Party.

ed

## **Article 8**

### **Tariff**

1. The tariffs in respect of the agreed services operated by the designated airline(s) of each Party shall be established by each designated airline based upon its commercial considerations in the market place at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation and reasonable profit.
2. The tariffs established under paragraph (1) shall not be required to be filed by the designated airline(s) of one Party with the aeronautical authorities of the other Party for approval.
3. Notwithstanding the foregoing, each Party shall have the right to intervene so as to:
  - (a) prevent tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
  - (b) protect consumers from tariffs that are excessive or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
  - (c) protect airlines from tariffs that are predatory or artificially low.
4. For the purposes set out in paragraph (3) of this Article, the designated airline(s) of each Party may be required to provide to the aeronautical authorities of the other Party information relating to the establishment of the tariffs.
5. If one Party believes that the tariff charged by designated airline(s) of the other Party is inconsistent with considerations set forth in paragraph (3) of this Article, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible and request consultations which shall be held not later than 30 days after receipt of the request. If the Parties reach an agreement with respect to the tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. In the absence of such an agreement, the previously existing tariff shall continue to be in effect.

ed

ed

**Article 7 bis**

**Safety**

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft and operation of the designated airline(s). Such consultations shall take place within 30 days of the request or any longer period as may be agreed between the Parties.

2. If, following such consultations, one Party finds that safety standards in the areas referred to in paragraph (1) that meet the standards established at that time in accordance with the Convention are not effectively maintained and administered in respect of airline(s) designated by the other Party, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.

3. Each party reserves the right to suspend or limit the operating authorization of an airline(s) designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within 30 days.

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

5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

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

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

**Article 8 bis**

**Co-operative Marketing Arrangements**

1. The designated airline(s) of each Party may enter into co-operative marketing arrangements, such as code-share, block space or any other joint venture arrangement, with -
  - (a) the designated airline(s) of the same Party; or
  - (b) the designated airline(s) of the other Party; or
  - (c) the designated airline(s) of a third country.
2. The operating airline(s) involved in the co-operative marketing arrangements shall hold the underlying traffic rights including the route rights and the capacity entitlements and meet the requirements normally applied to such arrangements.
3. All marketing airline(s) involved in the co-operating arrangements shall hold the underlying route rights and meet the requirements normally applied to such arrangements.
4. The total capacity operated by the air services performed under such arrangements shall be counted only against the capacity entitlement of the Party designating the operating airline(s). The capacity offered by the marketing airline(s) on such services shall not be counted against the capacity entitlement of the Party designating that airline.
5. The designated airline(s) of either side shall be allowed to transfer traffic (i.e. starburst) between aircraft involved in the code-share operations without restriction as to number, size and type of aircraft.
6. In addition to the operating airline(s), the aeronautical authorities of each side may require the marketing airline(s) to file schedules for approval and also provide any other documents before commencement of air services under the co-operative marketing arrangements.
7. When holding out services for sale under such arrangements, the concerned airline or its agent shall make it clear to the purchaser at the point of sale as to which airline shall be the operating airline on each sector of the service and with which airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.
8. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible for security, safety, facilitation, liability and other consumer related matters. Such an agreement shall be filed with the aeronautical authorities of both Parties before implementation of the code-share arrangements.

ea

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

8. Any action by one Party in accordance with paragraphs (3) or (7) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

## บันทึกความเข้าใจ

คณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย ได้พบกันที่ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 25-26 มีนาคม 2551 เพื่อหารือเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับบริการเดินอากาศ การหารือ ดำเนินไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรี

2. รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองดังปรากฏในภาคผนวก 'ก'

### การทบทวนความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

3. คณะผู้แทนทั้งสองได้เห็นพ้องร่วมกันว่า เพื่อเป็นการเจริญรอยตามการพัฒนาการที่เกิดขึ้นใน อุตสาหกรรมการบินในช่วงเวลาหลายปีที่ผ่านมา ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่มีอยู่จำเป็น จะต้องได้รับการปรับปรุงและทำให้ทันสมัย ฝ่ายอินเดียได้ยื่นสำเนาร่างความตกลงว่าด้วยบริการ เดินอากาศ (ภาคผนวก 'ข') เพื่อการพิจารณาของคณะผู้แทนไทย เป็นที่ตกลงว่าทั้งสองฝ่ายจะ ดำเนินการเรื่องดังกล่าวต่อไปผ่านการโต้ตอบทางจดหมาย และจะพบกันตามที่ทั้งสองฝ่ายจะสะดวก เพื่อหาข้อยุติข้อบทของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ได้ปรับปรุงใหม่

4. เป็นที่ตกลงกันว่า ในระหว่างรอการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ได้ปรับปรุงใหม่ ข้อ 8 (พิกัดอัตราค่าขนส่ง) ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันจะถูกแทนที่โดยข้อที่ได้ปรับปรุงใหม่ และข้อบทใหม่ในเรื่อง 'ความปลอดภัย' และ 'ข้อตกลงความร่วมมือด้านการตลาด' มีหมายเลขเป็นข้อ 7 ทวิ และ 8 ทวิ ตามลำดับ จะถูกรวมเข้าไว้ในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ใช้อยู่ในปัจจุบันระหว่างประเทศทั้งสอง ข้อบทของข้อต่างๆ เหล่านี้ได้ถูกกำหนดไว้ตาม 'ภาคผนวก ค'

5. คณะผู้แทนทั้งสองได้ตกลงให้ข้อแก้ไขต่างๆ เหล่านี้ มีผลโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 12 ของความตกลง เป็นที่ตกลงกันว่าข้อแก้ไขต่างๆ เหล่านี้ จะมีผลใช้ได้เป็น การชั่วคราวในทันที จนกว่าจะมีดำเนินการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

### สิทธิความจุ

6. คณะผู้แทนไทยได้กล่าวว่าสิทธิความจุสำหรับสายการบินที่กำหนดของไทย ไปยัง/มาจาก เดลี และ มุมไบ ได้ถูกใช้เต็มแล้ว และโดยมีอัตราบรรทุกที่สูงมากเกินร้อยละ 90 ดังนั้น คณะผู้แทนไทยได้ร้อง ขอสัญญาของอินเดียที่เดลี และมุมไบ ควรจะเพิ่มขึ้นตามสมควร เพื่อให้สายการบินที่กำหนดของคุณ สามารถทำการบินได้ 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง/มาจากแต่ละจุด คณะผู้แทนไทยยังได้ร้องขอให้มีการเพิ่มสิทธิความจุที่จุดอื่นๆ ในอินเดียด้วย

7. คณะผู้แทนอินเดียได้ตอบว่า สิทธิปัจจุบันยังไม่ได้ใช้เต็มที่โดยฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ด้วยเหตุนี้ จึงยังไม่มีเหตุผลอันควรที่จะเพิ่มสิทธิความจุตามที่เสนอโดยฝ่ายไทย คณะผู้แทนอินเดียยังได้กล่าวอีกว่า ทั้งเดลี และมุมไบกำลังมีข้อจำกัดต่างๆ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการกระจุกตัวของเที่ยวบินในเวลากลางคืนที่ส่งผลให้เกิดความคับคั่งอย่างมาก เนื่องด้วยเหตุนี้ คณะผู้แทนอินเดียได้ร้องขอว่าการเพิ่มเที่ยวบินต่างๆ ไปยัง/มาจาก เดลี และมุมไบ อาจไม่สามารถทำการบินในระหว่างเวลากลางคืนซึ่งมีความคับคั่งสูง ด้วยความขอบคุณต่อคำตอบของฝ่ายอินเดีย คณะผู้แทนไทยได้รับรองว่าสายการบินที่กำหนดของตนจะทำการบินในความจุที่เพิ่มขึ้นในเวลากลางวันเท่านั้น

8. ได้มีการตกลงโดยสรุปดังนี้

(1) สายการบินที่กำหนดของประเทศไทยจะได้รับสิทธิให้ดำเนินการด้วยความจุรวมทั้งสิ้น 23,609 ที่นั่งต่อสัปดาห์ ในแต่ละทิศทางด้วยอากาศยานแบบใดๆ ไปยัง/มาจาก/ผ่าน จุดต่างๆ ที่ระบุใน ส่วน ก ของตอนที่-1 ของใบพิกัด 1 ของเส้นทางบิน ดังนี้

|              | จำนวนของที่นั่งต่อสัปดาห์ ในแต่ละทิศทาง |       |          |       |            |           |            |        |
|--------------|---|-------|----------|-------|------------|-----------|------------|--------|
|              | มุมไบ                                   | เดลี  | กัลกัตตา | เชนไน | เชนไน/คูไบ | บังกอลอร์ | ไฮเดอราบัด | รวม    |
| ปัจจุบัน     | 2,135                                   | 2,716 | 1,820    | 1,050 | 1,220      | 3,185     | 2,350      | 14,476 |
| ฤดูร้อน 2551 | 3,880                                   | 4,268 | 3,640    | 1,830 | 1,220      | 3,185     | 2,870      | 20,893 |
| ฤดูหนาว 2551 | 4,656                                   | 5,432 | 3,640    | 1,830 | 1,220      | 3,185     | 2,870      | 22,833 |
| ฤดูร้อน 2552 | 5,432                                   | 5,432 | 3,640    | 1,830 | 1,220      | 3,185     | 2,870      | 23,609 |

(2) สายการบินที่กำหนดของประเทศไทยจะทำการบินตามสิทธิที่เพิ่มขึ้นไปยังเดลี และมุมไบ ในเวลากลางวันซึ่งขึ้นอยู่กับการณ์อนุมัติเวลาเข้า/ออก เท่านั้น

(3) สายการบินที่กำหนดของประเทศไทยจะได้รับสิทธิให้ทำการบิน ไปยัง/มาจาก/ผ่าน กัวฮาทิ คยา และพาราณสี ในส่วน ก ของตอนที่-1 ของใบพิกัด 1 ของเส้นทางบิน โดยไม่มีสิทธิรับขนการจราจร เสรีภาพที่ 5 จุดระหว่างทางใด ๆ /จุดพื้นใด ๆ โดยไม่จำกัดความจุและความถี่ใด ๆ

(4) สายการบินที่กำหนดของอินเดียจะได้รับสิทธิให้ทำการบิน 23,609 ที่นั่งต่อสัปดาห์ในแต่ละ ทิศทาง ไปยัง/มาจาก/ผ่าน จุดต่างๆ ที่ระบุในส่วน ก และ ข ของตอนที่-2 ของใบพิกัด 1 ของเส้นทาง บิน ดังนี้

ตั้งแต่ฤดูร้อน 2551 : 20,893 ที่นั่งต่อสัปดาห์

ตั้งแต่ฤดูหนาว 2551 : 22,833 ที่นั่งต่อสัปดาห์

ตั้งแต่ฤดูร้อน 2552 : 23,609 ที่นั่งต่อสัปดาห์

(5) นอกจากนั้น สายการบินที่กำหนดของอินเดียจะได้รับสิทธิให้ทำการบิน 2,745 ที่นั่งต่อสัปดาห์ใน แต่ละทิศทาง ไปยัง/มาจาก/ผ่าน จุดต่างๆ ที่ระบุในส่วน ก และ ข ของตอนที่-2 ของใบพิกัด 1 ของ เส้นทางบิน

คณะผู้แทนไทย

1. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ  
อธิบดี  
กรมการขนส่งทางอากาศ
2. นางสาวปัทมา ดันติรุจนานนท์  
ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ  
กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นายยศ เลหาศิลป์สมจิตร  
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน  
กรมการขนส่งทางอากาศ
4. นายสรศักดิ์ สมรไกรสรกิจ  
เลขานุการเอก  
กระทรวงการต่างประเทศ
5. นางสาวธิดา สุชีลาภ  
เลขานุการเอก  
กระทรวงการต่างประเทศ
6. นางสาววรรณพร เดชะไคศิยวณิชย์  
เลขานุการตรี  
กระทรวงการต่างประเทศ
7. นายอนันต์ คณาวินิจฉัย  
นักวิชาการขนส่งทางอากาศ  
กรมการขนส่งทางอากาศ
8. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ  
นักวิชาการขนส่งทางอากาศ  
กรมการขนส่งทางอากาศ
9. นางสาวพรพิมล แก้วงาม  
นักวิชาการขนส่ง  
กระทรวงคมนาคม

หัวหน้าคณะ



**เบ็ดเตล็ด**

9. คณะผู้แทนทั้งสองได้ตกลงที่จะพบกันอีกครั้งเพื่อหาข้อยุติความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ได้ปรับปรุงใหม่และทบทวนสิทธิต่างๆ

10. ให้บันทึกความเข้าใจฉบับนี้แทนที่วรรค 4.1, 4.3 และ 5 ของบันทึกความเข้าใจฉบับลงนามระหว่างคณะผู้แทนของประเทศไทยและอินเดีย เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2549 บทบัญญัติอื่นๆ ทั้งหมดของบันทึกความเข้าใจวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2549 ยังคงมีผลบังคับใช้

บันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับในทันที

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2551

(ชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ)  
หัวหน้าคณะผู้แทนไทย

(อาร์ เค ซิงห์)  
หัวหน้าคณะผู้แทนอินเดีย

**คณะผู้แทนอินเดีย**

หัวหน้าคณะ

1. นาย อาร์ เค ซิงห์  
อธิบดี  
กระทรวงการบินพลเรือน
2. นาย บี เอส บิสโซนี  
อัครราชทูต  
สถานเอกอัครราชทูตอินเดีย ประจำประเทศไทย
3. นาย เค พี แมกกอน  
ผู้อำนวยการฝ่ายกฎระเบียบและการวางแผน  
กรมการบินพลเรือน
4. นายซูบีร์ ดัตตา  
เลขาธิการโทร  
สถานเอกอัครราชทูตอินเดีย ประจำประเทศไทย
5. นาย ที เค พาลิต  
ผู้จัดการทั่วไป (วางแผนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ)  
แอร์อินเดีย
6. นางมาธู เอ. ซรอฟ  
ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป (ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ)  
แอร์อินเดีย
7. นางอรรคิต ไรคาน  
ผู้จัดการประจำประเทศไทย  
แอร์อินเดีย กรุงเทพฯ
8. นางคาลปานา เซาฮารี  
ผู้จัดการ  
แอร์อินเดีย (เอิร์ลไวส์ อินเดีย) กรุงเทพฯ
8. นายสาโรจ เค ดัตตา  
ผู้อำนวยการบริหาร  
เจ็ทแอร์เวย์ส (อินเดีย)

## ผู้สังเกตการณ์

1. นายปรีดี บุญซื่อ  
ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพันธมิตรและธุรกิจตอบแทนลูกค้า  
บริษัทการบินไทย จำกัด(มหาชน)
2. นายฟิลิป วีระ บุญนาค  
ผู้อำนวยการฝ่ายภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออกเฉียงกลาง  
บริษัทการบินไทย จำกัด(มหาชน)
3. นายดุสิต ประดิษฐ์บาทูภา  
ผู้อำนวยการฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ  
บริษัทการบินไทย จำกัด(มหาชน)

**ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ  
ระหว่าง  
รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย  
และ  
รัฐบาลแห่ง \_\_\_\_\_**

รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดียนเดียและรัฐบาลแห่ง \_\_\_\_\_ (ต่อไปเรียกว่า 'คู่ภาคี')

ต่างเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944

ปรารถนาที่จะส่งเสริมการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่าย

ปรารถนาที่จะส่งเสริมระบบการบินระหว่างประเทศบนพื้นฐานของการแข่งขันระหว่างสายการบิน และ

ปรารถนาที่จะรับรองความมั่นคงและปลอดภัยในการเดินอากาศระหว่างประเทศในระดับสูงสุด และ ยืนยันภาระอันสำคัญของตนในเรื่องการกระทำหรือการคุกคามความมั่นคงปลอดภัยของอากาศยาน ที่ซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคล หรือทรัพย์สิน เป็นผลเสียต่อการดำเนินการ การเดินอากาศ และบ่อนทำลายความมั่นใจในความปลอดภัยของการบินพลเรือน

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1  
คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะได้ให้หมายเป็นอย่างอื่น คำว่า

- (1) "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" หมายถึง ผู้มีอำนาจหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจแต่ละฝ่าย ตามที่ได้แจ้งเป็นหนังสือโดยภาคีหนึ่งไปยังอีกภาคีหนึ่งเป็นครั้งคราว
- (2) "ความตกลง" ให้หมายถึง ความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวก และข้อแก้ไขใดๆ ในความตกลง
- (3) "อนุสัญญา" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ.1944. และรวมทั้งข้อแก้ไขใดๆ ที่ซึ่งมีผลบังคับใช้ตามข้อ 94(ก) แห่งความตกลง และได้ให้สัตยาบันโดยภาคีทั้งสอง และภาคผนวกใด ๆ หรือการแก้ไขใดๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญา ตราบเท่าที่ภาคผนวกและข้อแก้ไขต่าง ๆ ดังกล่าว มีผลบังคับใช้กับภาคีทั้งสอง
- (4) "บริการเดินอากาศ" "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" "สายการบิน" และ "การแหวงลงโดยไม่มีวัตถุประสงค์ในการรับขนการจราจร" ให้มีความหมายเช่นเดียวกับที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 96 แห่งอนุสัญญา
- (5) "สายการบินที่กำหนด" ให้หมายถึง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งที่ได้รับอนุญาตตามข้อ 3 (การกำหนดและการอนุญาตสายการบิน)
- (6) "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้หมายถึง ค่าโดยสาร ค่าระวาง หรือค่าธรรมเนียม ในการรับขนผู้โดยสาร (และสัมภาระของผู้โดยสาร) และ/หรือ สินค้า (รวมทั้งไปรษณีย์ภัณฑ์) ที่เรียกเก็บโดยสายการบินในบริการเดินอากาศ รวมทั้งตัวแทน และเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งใช้กับค่าโดยสาร ค่าระวาง หรือค่าธรรมเนียมเหล่านั้น
- (7) "อาณาเขต" ให้มีความหมายเช่นเดียวกับที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 2 แห่งอนุสัญญา และ
- (8) "ค่าภาระ" ให้หมายถึง ค่าภาระที่เรียกเก็บกับสายการบินในการใช้สนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวก หรือ บริการในการเดินอากาศ หรือการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมทั้งบริการที่เกี่ยวข้อง และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับอากาศยาน ลูกเรือ ผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้า

## ข้อ 2

### การให้สิทธิ

1. ภาคีแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้ แก่ภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนาการเดินอากาศแบบประจำระหว่างประเทศตามเส้นทางบินที่ระบุในส่วนหรือตอนที่เหมาะสมของภาคผนวกความตกลงฉบับนี้ บริการและเส้นทางบินเช่นว่านั้น ต่อไปจะเรียกว่า "บริการที่ตกลง" และ "เส้นทางบินที่ระบุ" ตามลำดับ
2. ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิดังต่อไปนี้
  - ก) การบินผ่านอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แวะลง
  - ข) การแวะลงในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่มี ความมุ่งประสงค์ในการรับขนการจราจร และ
  - ค) ในการดำเนินการบริการที่ตกลง ณ จุดต่างๆ ที่ระบุตามเส้นทางบินในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการรับขึ้นและขนลง การจราจรระหว่างประเทศในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งผู้โดยสาร และสินค้า รวมทั้งไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยแยกจากกันหรือรวมกัน
3. สายการบินของภาคีแต่ละฝ่ายนอกเหนือจากที่กำหนดตามข้อ 3 ของความตกลงฉบับนี้ จะได้รับสิทธิที่ระบุในข้อ (ก) และ (ข) ของวรรค 2 ของข้อนี้เช่นกัน
4. ไม่มีข้อความในวรรค 2 ของข้อนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายหนึ่งในอันที่จะรับขนผู้โดยสาร และสินค้า รวมทั้งไปรษณีย์ภัณฑ์ ในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีฝ่ายนั้น
5. ถ้าเหตุเนื่องจากเหตุการณ์จำเพาะและมิคปกติ ทำให้สายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายหนึ่งไม่สามารถดำเนินการตามเส้นทางปกติของตนได้ ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะให้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะเอื้ออำนวยความสะดวกให้มีการดำเนินการเช่นว่านั้นต่อไป โดยการจัดเส้นทางชั่วคราวตามความเหมาะสมที่ภาคีทั้งสองได้ตกลงร่วมกัน
6. สายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายหนึ่งจะได้รับสิทธิในการใช้เส้นทางบิน สนามบิน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่จัดให้โดยภาคีอีกฝ่ายหนึ่งบนพื้นฐานของการไม่เลือกปฏิบัติ

### ข้อ 3

#### การกำหนดและการอนุญาตสายการบิน

1. ภาตติแต่ละฝ้ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสาย เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุ และถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดเช่นว่านั้น การกำหนดเช่นว่านั้นจะกระทำเป็นลายลักษณ์อักษรและแจ้งไปยังภาตติอีกฝ้ายผ่านช่องทางทางการทูต และจะระบุว่สายการบินได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศแบบใดตามทีระบุในภาคผนวก
2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบิน และยื่นขอจากสายการบินทีกำหนดตามรูปแบบและลักษณะของวัตถุประสงค์ทีได้กำหนดไว้ ภาตติอีกฝ้ายหนึ่งจะต้องให้การอนุญาตดำเนินการตามเหมาะสมโดยมีขั้นตอนความซ้กซ่าน้อยทีสุด โดยมีเงื่อนไขว่า
  - (ก) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่แก่ภาตติทีกำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติของภาตตินั้น
  - (ข) สายการบินมีคุณสมบัติครบตามเงื่อนไขทีวางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับซึ่งใช้อยู่เป็นปกติแก่การดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศโดยภาตติผู้พิจารณาคำขอ และ
  - (ค) ภาตติผู้แจ้งกำหนดสายการบินได้คงไว้และจัดการมาตรฐานต่างๆ ดังทีกำหนดไว้ในข้อ 9 (ความปลอดภัย) และข้อ 10 (การรักษาความปลอดภัยการบิน)



#### ข้อ 4

#### การเพิกถอนและการพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ

1. ภาควิทยาศาสตร์ใดฝ่ายหนึ่งอาจเพิกถอนหรือพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการที่ได้อนุญาตให้สายการบินที่ กำหนดโดยภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายหนึ่ง หรือตั้งข้อบังคับเงื่อนไขตามที่คนเห็นว่าจำเป็นในกรณีนี้
  - (ก) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริง มิได้ตกอยู่กับภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายหนึ่ง หรือแก่ คนชาติของภาควิทยาศาสตร์นั้น
  - (ข) สายการบินนั้นดำเนินการไม่สอดคล้องกับกฎหมายหรือข้อบังคับต่างๆ ตามที่ได้พูดถึงในข้อ 6 (การใช้กฎหมายและข้อบังคับ)
  - (ค) ภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้หรือจัดการมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในข้อ 9 (ความปลอดภัย)
2. นอกจากจะจำเป็นเพื่อป้องกันการไม่ปฏิบัติตามข้อ (ข) และ (ค) ของวรรค 1 ของข้อนี้ต่อไปอีก โดยพลัน สิทธิที่กำหนดขึ้นโดยข้อนี้จะใช้ได้ต่อเมื่อได้มีการปรึกษาหารือกับภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายหนึ่งเท่านั้น
3. ความในข้อนี้ไม่ได้จำกัดสิทธิต่างๆ ของภาควิทยาศาสตร์ใดฝ่ายหนึ่ง ในการระงับ เพิกถอน จำกัด หรือ ตั้งข้อบังคับเงื่อนไขใบอนุญาตดำเนินการของสายการบินของภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายหนึ่ง ตามบทบัญญัติของ ข้อ 10 (การรักษาความปลอดภัยการบิน)

## ข้อ 5

### หลักการควบคุมดูแลการดำเนินบริการที่ตกลง

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีทั้งสองฝ่ายจะมีโอกาสอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุระหว่างอาณาเขตของทั้งสองฝ่ายตามลำดับ
2. การจัดความจุในบริการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนด จะต้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับ ประมาณการความต้องการการขนส่งทางอากาศของการเดินทางสาธารณะระหว่างอาณาเขตของ ภาคีทั้งสองฝ่าย
3. โดยยึดหลักการที่วางไว้ในวรรคก่อน การจัดความจุและความถี่ของบริการที่ดำเนินบริการโดย สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่าย จะต้องตกลงกันระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคี ทั้งสองฝ่าย
4. การจัดความจุและความถี่ของบริการที่ดำเนินบริการเพิ่มขึ้นใดๆ โดยสายการบินที่กำหนดของ ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง จะต้องขึ้นอยู่กับความตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีทั้งสอง ฝ่าย ระหว่างรอการตกลงหรือทำข้อตกลง ให้สิทธิความจุและความถี่ที่มีผลบังคับยังใช้ได้ต่อไป
5. โดยไม่คำนึงถึงสิ่งที่ได้กล่าวมาแล้ว สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิดำเนิน บริการขนส่งเฉพาะสินค้าระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่าย ด้วยจำนวนเที่ยวบินใดๆ แบบอากาศยาน ใดๆ พร้อมสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3, 4 และ 5 อย่างเต็มที่ โดยไม่คำนึงถึงจุดต่างๆ ที่ระบุใน ใบพิกัดเส้นทางบินแบบท้ายความตกลงฉบับนี้ เที่ยวบินบริการขนส่งเฉพาะสินค้าเช่นว่านี้ อาจดำเนินการ ภายใต้ความตกลงร่วมมือทางการตลาด เช่น การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน การซื้อระวางบรรทุก ฯลฯ กับสายการบินอื่นใดๆ รวมถึงสายการบินของประเทศที่สาม

**ข้อ 6**  
**การใช้กฎหมาย**

1. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคหนึ่ง ให้กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบวิธี ที่เกี่ยวกับการดำเนินการและการเดินอากาศของอากาศยานของภาคินั้น ได้รับการปฏิบัติตามโดย สายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่าย
2. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคหนึ่ง ให้กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบวิธี ของภาคินั้นที่เกี่ยวกับสิทธิในการเข้ามา หรือออกจากอาณาเขตของตน ของผู้โดยสาร ลูกเรือ หรือ สินค้า บนอากาศยาน (รวมถึงข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้าประเทศ การตรวจปล่อย การรักษาความปลอดภัยการบิน--ตรวจคนเข้าเมือง--หนังสือเดินทาง ศุลกากร การแลกเปลี่ยนเงินตรา สุขภาพ สุขอนามัย และกักกันโรคพิษ หรือ ข้อบังคับการไปรษณีย์ ในกรณีของไปรษณีย์ภัณฑ์) ได้รับการปฏิบัติตามโดยผู้โดยสาร ลูกเรือ หรือบริษัทจัดส่งสินค้าดังกล่าวของสายการบินของภาคีอีกฝ่าย
3. จะไม่มีภาคีฝ่ายใดให้สิทธิกับสายการบินของตนหรือสายการบินอื่นใดๆ มากไปกว่าที่ให้กับสายการบินของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอย่างเดียวกัน ในการใช้กฎหมาย และข้อบังคับ และระเบียบวิธี ที่ให้ไว้ในข้อนี้
4. ผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้า ที่แหวผ่านอาณาเขตของภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง และมีได้ออกจากพื้นที่ของท่าอากาศยานที่สงวนไว้สำหรับการดังกล่าว จะไม่ต้องรับการตรวจสอบใดๆ ยกเว้นจะมีเหตุผลในเรื่องของมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินเพื่อป้องกันความรุนแรง สลัดอากาศ การควบคุมยาเสพติด ซึ่งต้องไม่มากไปกว่าการควบคุมที่ไม่ซับซ้อน สัมภาระและสินค้านี้ดังกล่าวจะได้รับการยกเว้นจากค่าอากาศศุลกากร ภาษีสรรพสามิต และค่าธรรมเนียม/ค่าภาระอื่นที่คล้ายคลึงกัน

## ข้อ 7

### คำภาระ

1. คำภาระที่เรียกเก็บโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บของภาคีแต่ละฝ่ายจากสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องยุติธรรม สมเหตุสมผล ไม่เลือกปฏิบัติ และแบ่งเป็นสัดส่วนอย่างเสมอภาคในระหว่างผู้ใช้บริการทุกประเภท ข้อกำหนดในการคิดประเมินค่าภาระดังกล่าวกับสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องมีเช่นเดียวกับข้อกำหนดที่มีไว้ใช้กับสายการบินอื่นในเวลาประเมินเรียกเก็บ
2. คำภาระที่เรียกเก็บจากสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องสะท้อน แต่ไม่เกิน ต้นทุนที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บในการจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมของสนามบิน เครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและการรักษาความปลอดภัยการบิน และบริการต่างๆ ที่สนามบิน หรือในระบบสนามบิน ต้นทุนดังกล่าวอาจรวมถึงผลตอบแทนที่สมเหตุสมผลต่อทรัพย์สินหลังหักค่าเสื่อมราคา สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่ซึ่งเรียกเก็บค่าภาระจะต้องจัดไว้บนพื้นฐานของการประหยัดและมีประสิทธิภาพ
3. ภาคีแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บในอาณาเขตของตนและสายการบินที่กำหนดให้ให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวก ภาคีแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บและสายการบินต่างๆ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่อาจจำเป็นต่อการตรวจสอบถึงความถูกต้องและโปร่งใสในการเรียกเก็บอย่างสมเหตุสมผลตามหลักการที่ระบุไว้ในวรรค (1) และ (2) ของข้อนี้ ภาคีแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บแจ้งล่วงหน้าอย่างสมเหตุสมผลต่อผู้ใช้บริการในการเปลี่ยนแปลงในค่าภาระเพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถแสดงความคิดเห็นก่อนเปลี่ยนแปลงจะถูกนำมาใช้
4. จะไม่มีภาคีใดละเมิดบทบัญญัติของข้อนี้ ซึ่งจะไปสู่กระบวนการแก้ไขข้อพิพาท ตามข้อ 21 (การระงับข้อพิพาท) ยกเว้น
  - (1) ไม่อาจตกลงกันในการทบทวนค่าภาระหรือวิธีปฏิบัติซึ่งเป็นหัวข้อเรียกร้องของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งภายในเวลาอันสมควร หรือ
  - (2) ไม่อาจตกลงยอมรับในขั้นตอนทั้งหมดในการแก้ไขค่าภาระหรือวิธีปฏิบัติใดๆ ที่ไม่สอดคล้องกับข้อนี้

## ข้อ 8

### อากรศุลกากรและค่าภาระ

1. ภาติแต่ละฝ่ายจะต้องให้การยกเว้นบนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทนแก่สายการบินที่กำหนดของภาติอีกฝ่ายหนึ่งอย่างเต็มที่เท่าที่จะเป็นไปได้ตามกฎหมายแห่งชาติจากค่าอากรศุลกากร ภาษีสรรพสามิต ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบ และค่าอากรและค่าภาระอื่นๆ สำหรับอากาศยาน เชื้อเพลิง น้ำมันสิ้น วัสดุทางเทคนิค เครื่องอะไหล่ ซึ่งรวมถึงเครื่องยนต์ เครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน พัสคอากาศยาน (รวมถึงรายการต่างๆ เช่น อาหาร เครื่องดื่ม และสุรา ยาสูบและผลิตภัณฑ์อื่นๆ ที่กำหนดไว้ขายหรือใช้โดยสัพักอันเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินบริการหรือการให้บริการของอากาศยาน) และรายการอื่นๆ เช่น บัตรโดยสารที่พิมพ์สำรองไว้ ใบตราส่งสินค้า วัสดุ สิ่งพิมพ์ที่มีเครื่องหมายของบริษัทพิมพ์อยู่ และวัสดุเผยแพร่ที่แจกจ่ายโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายของสายการบินที่กำหนดนั้น
2. การยกเว้นต่างๆ ที่ให้โดยข้อนี้จะใช้กับรายการที่ได้อ้างถึงในวรรค 1
  - ก) นำมาใช้ในอาณาเขตของภาติผู้ทำความตกลงโดยหรือในนามของสายการบินที่กำหนดของภาติอีกฝ่ายหนึ่ง
  - ข) อยู่ในอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาติหนึ่งในระหว่างขาเข้ามาหรือออกไปจากอาณาเขตของภาติอีกฝ่าย หรือ
  - ค) นำขึ้นบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาติหนึ่งในอาณาเขตของภาติอีกฝ่าย และตั้งใจที่จะใช้ในการดำเนินบริการที่ตกลง
3. การยกเว้นต่างๆ ที่ให้โดยข้อนี้ใช้ได้ ไม่ว่ารายการดังกล่าวจะถูกใช้หรือบริโภคทั้งหมดภายในอาณาเขตของภาติที่ให้การยกเว้นหรือไม่ โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงความเป็นเจ้าของในอาณาเขตของภาติดังกล่าว
4. เครื่องบริภัณฑ์ปกติบนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุ และเครื่องใช้สอยปกติบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาติแต่ละฝ่าย อาจนำลงในอาณาเขตของภาติอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขตนั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่าง ๆ ที่นำลง อาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือมีฉะนั้น จำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร

## ข้อ 9

### ความปลอดภัย

1. ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยที่คงไว้โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ในเรื่องเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของสายการบินที่กำหนด การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะต้องมีขึ้นภายใน 30 วันของการร้องขอ หรือระยะเวลาใดๆ ที่ยาวกว่านั้น ตามแต่ที่ภาคีทั้งสองจะตกลงกัน
2. ภายหลังจากการหารือดังกล่าว ภาคีฝ่ายหนึ่งพบว่าสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายมิได้คงไว้หรือดำเนินการให้ได้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องที่ได้อ้างถึงในวรรค 1 ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศในขณะนั้น ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะได้รับการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคีอีกฝ่ายจะต้องจัดการแก้ไขให้เหมาะสม
3. ภาคีแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือจำกัดการอนุญาตทำการบินของสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ในกรณีที่ภาคีฝ่ายนั้นมีได้จัดการแก้ไขให้เหมาะสมภายใน 30 วัน
4. เป็นที่ตกลงกันว่า อากาศยานใดๆ ที่ดำเนินการโดยสายการบินสายหนึ่งของภาคีฝ่ายหนึ่งที่ทำการบินมายัง หรือไปจาก อาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งอาจ ได้รับการตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งในอากาศยานและรอบอากาศยานเพื่อตรวจสอบความมีผลใช้ได้ของเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับอากาศยานและลูกเรือ และสภาพที่ปรากฏของอากาศยานและอุปกรณ์ของอากาศยาน (ในข้อนี้เรียกว่า "การตรวจสอบในลานจอด") ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าที่ไม่มีเหตุผล
5. หากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือกระบวนการตรวจสอบในลานจอดใดก่อให้เกิด :
  - ข้อกังวัลอย่างร้ายแรงว่าอากาศยานหรือการดำเนินการของอากาศยานนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำที่อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในขณะนั้น หรือ
  - ข้อกังวัลอย่างร้ายแรงว่ามีการขาดการบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพ และขาดการกำกับดูแลตามมาตรฐานความปลอดภัยตามที่อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในขณะนั้นเพื่อวัตถุประสงค์ของข้อ 33 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคีฝ่ายที่ทำการตรวจสอบจะมีอิสระที่จะสรุปว่าข้อกำหนดต่างๆ ในใบรับรองหรือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศ

ยานนั้น หรือลูกเรือของอากาศยานนั้นได้ถูกออกให้หรือเทียบเท่าให้มีผลใช้บังคับอยู่ หรือข้อกำหนดต่าง ๆ ที่อากาศยานนั้นใช้ทำการบินมิได้เท่าเทียมหรือสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

6. ในกรณีที่มีการเข้าไปเพื่อทำการตรวจสอบในลานจอดกับอากาศยานที่ใช้ดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 4 ของข้อนี้ ได้รับการปฏิเสธจากตัวแทนของสายการบินนั้น ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะมีอิสระที่จะวินิจฉัยถึงรูปแบบของข้อกังวลอย่างร้ายแรงตามที่อ้างถึงไว้ในวรรค 5 ของข้อนี้เกิดขึ้น และนำไปสู่ผลสรุปตามที่กำหนดไว้ในวรรคนั้น

7. ภาคีแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตทำการบินของสายการบินของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งในทันทีในกรณีที่ภาคีฝ่ายแรกสรุปว่าการดำเนินการโดยแรงค์วนมีความจำเป็น ไม่ว่าจะเป็ผลมาจากการตรวจสอบในลานจอด การปรึกษาหารือหรืออื่นใด เพื่อความปลอดภัยในการทำการบินของสายการบิน

8. การดำเนินการใดๆ ของภาคีฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค 3 หรือวรรค 7 ของข้อนี้ จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป

#### ข้อ 10

#### การรักษาความปลอดภัย

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีทั้งสองตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ทำที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทำที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ทำที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และพิธีสารประกอบอนุสัญญาฯ ทำที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 1988 และอนุสัญญาอื่นใดเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินที่ซึ่งภาคีทั้งสองเป็นสมาชิกอยู่

2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคีทั้งสองจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยัดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายและการกระทำอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีทั้งสองจะดำเนินการตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้ เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคีทั้งสองจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิสำเนาอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น
4. ภาคีแต่ละฝ่ายตกลงที่จะปฏิบัติตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินซึ่งกำหนดไว้ สำหรับการเข้าไปยัง การออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้มาตรการที่พอเพียง ที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขึ้นขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคีอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับ มาตรการการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย
5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุยัดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือ การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น ลูกเรือของ อากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีทั้งสอง จะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควร อื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย
6. เมื่อภาคีฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลอันสมควรให้เชื่อได้ว่าภาคีอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินการผิดไปจากข้อกำหนดการรักษาความปลอดภัยของข้อนี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีนั้นอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือ ทันทีกับเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง การไม่บรรลุถึงข้อตกลงที่น่าพอใจภายใน 15 วัน นับจากวันที่ร้องขอ อาจเป็นเหตุในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขและข้อจำกัดใบอนุญาต ดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อปรากฏเหตุฉุกเฉิน ภาคีฝ่ายหนึ่งอาจใช้มาตรการชั่วคราวก่อนสิ้น 15 วัน
7. การดำเนินการใด ๆ ตามวรรค(6) จะต้องหยุดลงเมื่อภาคีอีกฝ่ายได้ทำตามบทบัญญัติของข้อนี้



## ข้อ 11

### กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์

1. สายการบินของภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการตั้งสำนักงานในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายเพื่อการส่งเสริม และขายบริการขนส่งทางอากาศ และผลิตภัณฑ์เสริมอื่นๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จำเป็นในการดำเนินงานของบริการเดินอากาศ
2. ตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับ การเข้ามา การพำนักอาศัย และการว่าจ้าง สายการบินของภาคีแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิในการนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคีฝ่ายหนึ่ง ซึ่งพนักงานด้านการจัดการ การขาย เทคนิค การปฏิบัติการ และผู้ชำนาญพิเศษอื่นๆ และผลิตภัณฑ์เสริมอื่นๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จำเป็นในการดำเนินงานของบริการเดินอากาศ พนักงานที่จำเป็นดังกล่าวอาจมีสัญชาติใดๆ ตามแต่สายการบินจะเลือก โดยความพึงพอใจของฝ่ายบุคคลของตน หรือโดยใช้บริการของสายการบินอื่น องค์กรหรือบริษัทที่ดำเนินบริการในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งและได้รับสิทธิในการจัดให้บริการดังกล่าวในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่าย
3. สายการบินใดๆ ของภาคีแต่ละฝ่ายอาจขายบริการขนส่งทางอากาศและผลิตภัณฑ์เสริม บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของตนในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายโดยตรง และผ่านตัวแทนของตนตามดุลพินิจของสายการบิน ตามวัตถุประสงค์นี้ สายการบินจะได้รับสิทธิให้ใช้เอกสารการขนส่งของตน และบุคคลใดๆ มีอิสระในการซื้อการขนส่ง และผลิตภัณฑ์เสริม บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ดังกล่าว ด้วยเงินสดของอาณาเขตนั้น หรือในเงินสดที่แลกเปลี่ยนได้โดยเสรี
4. สายการบินของภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิที่จะแลกเปลี่ยนและโอนเงินในเงินสดที่แลกเปลี่ยนได้โดยเสรีตามความต้องการซึ่งรายได้ที่เป็นส่วนเกินจากการชำระค่าใช้จ่ายท้องถิ่นทั้งหมด ที่ได้รับโดยสายการบินดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับการขายบริการขนส่งทางอากาศและผลิตภัณฑ์เสริมอื่นๆ บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตลอดจนดอกเบี้ยที่ได้รับจากรายได้เช่นว่านั้น (รวมทั้งดอกเบี้ยที่ได้รับจากการฝากระหว่างรอการโอน) การเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและการโอนเงินจะต้องได้รับการอนุมัติในทันทีโดยไม่มีข้อจำกัด หรือการจัดเก็บภาษี ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้กับการดำเนินการส่ง และการโอนเงินในวันที่สายการบินได้ยื่นขอเบื้องต้นในการโอนเงิน
5. สายการบินของภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ชำระค่าใช้จ่ายท้องถิ่น รวมถึงซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายด้วยเงินสดท้องถิ่น สายการบินของภาคีแต่ละฝ่ายอาจชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าวในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายด้วยเงินสดที่แลกเปลี่ยนได้โดยเสรีตามความสมัครใจ ตามที่กำหนดโดยข้อบังคับของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง

6. การใช้สิทธิภายใต้ข้อนี้จะต้องเป็นไปตามกฎและข้อบังคับภายในที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของความตกลงนี้ หากภาคีฝ่ายหนึ่งตั้งข้อจำกัดในการโอนเงินรายได้ที่เป็นส่วนเกินจากการชำระค่าใช้จ่ายท้องถิ่นทั้งหมดที่ได้รับโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่าย ภาคีฝ่ายหลังจะได้รับสิทธิให้ตั้งข้อจำกัดตอบแทนต่อสายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายแรก

#### ข้อ 12

#### ข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมในข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด เช่น การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน การซื้อที่นั่งโดยระบุจำนวน หรือข้อตกลงร่วมมือทางธุรกิจอื่นๆ กับ
  - (ก) สายการบินที่กำหนดของภาคีเดียวกัน หรือ
  - (ข) สายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่าย หรือ
  - (ค) สายการบินที่กำหนดของประเทศที่สาม
2. สายการบินผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงร่วมมือทางการตลาดจะต้องมีสิทธิที่จำเป็นรวมถึงสิทธิในเส้นทางบิน และสิทธิความจุ และเป็นไปตามข้อกำหนดที่โดยปกติใช้กับข้อตกลงดังกล่าว
3. สายการบินทางการตลาดทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงร่วมมือทางการตลาดจะต้องมีสิทธิที่จำเป็นในเส้นทางบิน และเป็นไปตามข้อกำหนดที่โดยปกติใช้กับข้อตกลงดังกล่าว
4. ความจุทั้งหมดที่ดำเนินการเดินอากาศภายใต้ข้อตกลงเช่นว่านั้น จะหักนับสิทธิจากสิทธิความจุของภาคีที่กำหนดสายการบินผู้ดำเนินการ ความจุที่เสนอโดยสายการบินทางการตลาดในบริการดังกล่าวจะไม่ถูกหักนับสิทธิความจุของภาคีที่กำหนดสายการบิน
5. สายการบินที่กำหนดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะได้รับอนุญาตให้ส่งต่อการจราจร (เช่น ดาวกระจาย) ระหว่างอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการภายใต้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันโดยไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับจำนวน ขนาด และแบบของอากาศยาน
6. ยิ่งไปกว่านั้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของแต่ละฝ่ายอาจกำหนดให้สายการบินทางการตลาดต้องยื่นกำหนดการบินเพื่ออนุมัติ และยังคงจัดให้มีเอกสารอื่นใดก่อนเริ่มให้บริการเดินอากาศภายใต้ข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด

7. ในการขายบริการตามข้อตกลงดังกล่าว สายการบินที่เกี่ยวข้อง หรือตัวแทนจะต้องทำความเข้าใจอย่างชัดเจนให้ผู้ซื้อทราบว่าสายการบินใดเป็นสายการบินผู้ดำเนินการในแต่ละช่วงเส้นทางของบริการและสายการบินที่ซึ่งผู้ซื้อได้มีนิติสัมพันธ์ด้วย.

8. ก่อนการจัดให้มีบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ผู้มีส่วนในการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องตกลงว่าฝ่ายใดจะเป็นผู้รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัย ความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก หนี้สิน และเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวกับผู้บริโภค ข้อตกลงเช่นว่านั้น จะต้องยื่นเสนอต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีทั้งสองฝ่ายก่อนการเริ่มใช้ข้อตกลงการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

ที่พอจะกล่าวถึงได้บ้างในคราวนี้... 3. ฝ่ายรัฐบาลไทย...

ของสมเด็จพระมหากษัตริย์ไทย... 1. ฝ่ายรัฐบาลไทย...

การขอคืนสิทธิการประมง

๑๕

๑. ฝ่ายรัฐบาลไทยขอคืนสิทธิการประมง... ๒. ฝ่ายรัฐบาลไทย...

การประมงในเขตชายฝั่ง

๑๔

๑. ฝ่ายรัฐบาลไทยขอคืนสิทธิการประมง... ๒. ฝ่ายรัฐบาลไทย...

การประมงในเขตชายฝั่ง

๑๓

## ข้อ 16

### การจัดหารายการสถิติ

1. เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีแต่ละฝ่ายจะจัดหา หรือให้สายการบินที่กำหนดของคนจัดหารายการสถิติเกี่ยวกับการรับขบวนการจราจรในระหว่างแต่ละเดือนในบริการที่ตกลงไปยังและมาจากอาณาเขตของภาคีอีกฝ่าย ซึ่งแสดงจุดต่างๆ ที่รับขบวนขึ้นและขบวนลงของจราจรดังกล่าว ให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง รายการสถิติเช่นว่านั้นจะต้องจัดให้มีโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้หลังจากสิ้นสุดแต่ละเดือน แต่ต้องไม่ล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากเดือนที่ผ่านมา
4. เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีแต่ละฝ่ายจะจัดหา หรือให้สายการบินที่กำหนดของคนจัดหารายการสถิติเกี่ยวกับการรับขบวนการจราจรจากต้นทางและปลายทาง ไปยังและมาจากอาณาเขตของภาคีอีกฝ่าย เมื่อมีการร้องขอ

## ข้อ 17

### พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งในการดำเนินการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายจะต้องกำหนดโดยสายการบินที่กำหนดโดยตั้งอยู่บนข้อพิจารณาต่างๆ ทางการค้าในตลาดในระดับที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและกำไรที่สมเหตุสมผล
2. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดภายใต้วรรค (1) สายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายหนึ่งจะต้องไม่ถูกกำหนดให้ต้องยื่นขอใช้ต่อเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีอีกฝ่าย
3. โดยไม่คำนึงถึงที่ได้กล่าวมาแล้ว ภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการแทรกแซง เพื่อที่จะ
  - (ก) ยับยั้งพิกัดอัตราค่าขนส่งที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ส่งเสริมการแข่งขัน โดยมี หรือ เป็นไปได้ที่จะมี หรือ เจตนาที่จะให้มีผลทำลายคู่แข่ง หรือ กีดกันคู่แข่งให้ออกจากเส้นทางบิน
  - (ข) ป้องกันผู้บริโภคจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สูงเกินควร หรือมีข้อจำกัด เนื่องจากการใช้อำนาจครอบงำในทางมิชอบ และ
  - (ค) ป้องกันสายการบินจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ต่ำเกินจริง

4. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามที่ไว้กล่าวไว้ในวรรค (3) ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายอาจจำเป็นต้องจัดข้อเสนอสถานที่เกี่ยวกับการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งให้กับเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง

5. หากภาคีฝ่ายหนึ่งเชื่อว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินของภาคีอีกฝ่ายไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาที่กำหนดไว้ในวรรค (3) ของข้อนี้ ภาคีฝ่ายนั้นจะแจ้งให้ภาคีอีกฝ่ายทราบถึงเหตุผลของความไม่พึงพอใจของคนอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และร้องขอให้มีการหารือที่ จะต้องมิชั้นไม่ช้ากว่า 30 วัน หลังจากที่ได้รับการร้องขอ หากภาคีทั้งสองสามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ซึ่งได้แจ้งถึงความไม่พึงพอใจ ภาคีแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ให้ข้อตกลงมีผล ในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลง ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่มีอยู่เดิมมีผลใช้ต่อไป

#### ข้อ 18

#### ความตกลงพหุภาคี

1. การทำให้เกิดผลของความตกลงฉบับนี้ ภาคีทั้งสองฝ่ายจะปฏิบัติโดยสอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาเท่าที่บทบัญญัตินี้มีผลต่อการเดินทางอากาศระหว่างประเทศ

2. หากหลังจากความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับ ภาคีทั้งสองฝ่ายได้เข้าเป็นภาคีของความตกลงพหุภาคีที่ได้กล่าวถึงประเด็นต่าง ๆ ครอบคลุมโดยความตกลงฉบับนี้ ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการหารือเพื่อตัดสินใจว่าจะความตกลงฉบับนี้ควรจะปรับปรุงโดยคำนึงถึงความตกลงพหุภาคีหรือไม่

#### ข้อ 19

#### การปรึกษาหารือ

1. ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรให้มีการปรึกษาหารือในเรื่องการตีความ การใช้ การทำให้เกิดผล หรือการแก้ไขความตกลงฉบับนี้ หรือการทำตามความตกลงฉบับนี้

2. การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นให้เริ่มต้นภายในระยะเวลา 60 วัน นับแต่วันที่ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอ เว้นแต่ภาคีทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเป็นอย่างอื่น

## ข้อ 20

### การแก้ไขความตกลง

1. ความตกลงฉบับนี้อาจมีการแก้ไขโดยการตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรของภาคีทั้งสอง
2. การแก้ไขใดๆ ที่ได้ตกลงกันจะมีผลใช้บังคับหลังจากภาคีทั้งสองได้แจ้งแต่ละฝ่ายเป็นหนังสือว่า ข้อกำหนดต่างๆ ให้การแก้ไขมีผลใช้บังคับของตนได้ดำเนินแล้วเสร็จ
3. โดยไม่คำนึงถึงวรรค (2) ภาคีทั้งสองอาจตกลงให้การแก้ไขในภาคผนวกของความตกลงนี้มีผลใช้ได้ทันที

## ข้อ 21

### การระงับข้อพิพาท

1. ข้อพิพาทใดๆ ที่เกิดขึ้นภายใต้ความตกลงนี้ ซึ่งไม่อาจยุติด้วยการปรึกษาหารืออย่างเป็นทางการ อาจเสนอโดยผลของการตกลงกันของคู่ภาคี ให้บุคคลหรือองค์คณะใดวิวินิจฉัย หากคู่ภาคีไม่อาจตกลงตามนี้กันเช่นนั้นได้ ข้อพิพาทจะถูกเสนอต่อคณะอนุญาโตตุลาการ เมื่อภาคีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด จะต้องร้องขอ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่ระบุข้างล่าง
2. ให้คณะอนุญาโตตุลาการเป็นคณะของอนุญาโตตุลาการสามคนที่จัดตั้ง ดังต่อไปนี้
  - (ก) ภายใน 30 วันหลังจากที่ได้รับคำร้องขอตั้งอนุญาโตตุลาการ ภาคีแต่ละฝ่ายจะต้องเสนอชื่ออนุญาโตตุลาการหนึ่งคน ภายใน 60 วันหลังจากที่ชื่ออนุญาโตตุลาการสองคนได้รับการเสนอ อนุญาโตตุลาการทั้งสองคน โดยการตกลงกัน จะแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สาม ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นประธานของคณะอนุญาโตตุลาการ
  - (ข) ถ้าภาคีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการหรือถ้าไม่มีการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามตามอนุวรรค (ก) ของวรรคนี้ ภาคีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอต่อประธานคณะกรรมการองค์การการบินพลเรือนให้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนหนึ่งหรือหลายตามที่จำเป็นภายใน 30 วัน ถ้าประธานคณะกรรมการมีสัญชาติของภาคีฝ่ายหนึ่ง รองประธานที่อาวุโสที่สุดผู้ซึ่งไม่ขาดคุณสมบัติด้วยเหตุผลนั้นจะได้รับการแต่งตั้ง ในกรณีที่ทั้งประธานหรือรองประธานที่อาวุโสที่สุดแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามภายใต้วรรคนี้ อนุญาโตตุลาการคนที่สามจะต้องไม่มีสัญชาติของภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

3. เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น ให้คณะอนุญาโตตุลาการกำหนดเขตอำนาจในการพิจารณาตามความตกลงนี้ และกำหนดวิธีการพิจารณาของตน คณะอนุญาโตตุลาการเมื่อได้จัดตั้งแล้ว อาจแนะนำมาตรการบรรเทาชั่วคราวระหว่างรอการตัดสินขั้นสุดท้าย โดยคณะอนุญาโตตุลาการให้แนวทางเอง หรือการร้องขอจากภาคีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด ให้จัดการประชุมเพื่อกำหนดประเด็นที่ชัดเจนให้ชัดเจนและขั้นตอนเฉพาะให้ปฏิบัติตามไม่ช้ากว่า 15 วันหลังจากที่คณะอนุญาโตตุลาการมีองค์ประกอบครบแล้ว
4. เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น หรือได้รับแนวทางจากคณะอนุญาโตตุลาการ ภาคีแต่ละฝ่ายจะต้องยื่นบันทึกภายใน 45 วันนับจากที่คณะอนุญาโตตุลาการได้จัดตั้งแล้ว ให้มีการส่งคำตอบภายใน 60 วันหลังจากนั้น ให้คณะอนุญาโตตุลาการจัดให้มีการรับฟังคู่กรณีตามคำร้องขอของภาคีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด หรือด้วยการริเริ่มของตน ภายใน 15 วันหลังจากส่งคำตอบนั้นแล้ว
5. คณะอนุญาโตตุลาการจะพยายามแจ้งคำตัดสินเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 30 วันหลังจากที่การพิจารณาข้อพิพาทเสร็จสิ้นลง หรือถ้ามิได้จัดให้มีการพิจารณาข้อพิพาท ก็ให้แจ้งในสามสิบวันหลังจากที่ได้ยื่นคำตอบทั้งสองฝ่าย คำตัดสินเป็นไปตามเสียงส่วนใหญ่ของคณะอนุญาโตตุลาการ
6. คู่ภาคีอาจจะยื่นคำร้องขอให้มีการชี้แจงคำตัดสินภายใน 15 วันหลังจากที่ได้ออกคำตัดสินแล้ว และจะให้คำชี้แจงใดๆ ภายใน 15 วัน นับจากการร้องขอดังกล่าว
7. ภาคีแต่ละฝ่ายจะปฏิบัติตามคำตัดสินหรือคำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการโดยเคร่งครัด ทั้งนี้ตามที่สอดคล้องกับกฎหมายภายในของภาคีนั้น
8. คู่ภาคีจะร่วมกันรับภาระค่าใช้จ่ายของคณะอนุญาโตตุลาการ รวมทั้งค่าบริการและค่าใช้จ่ายของอนุญาโตตุลาการ ในอัตราส่วนเท่ากัน ค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกิดขึ้นของประธานคณะกรรมการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนในวรรค 2. ข. แห่งข้อนี้ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายของคณะอนุญาโตตุลาการ



## ข้อ 22

### การเลิกความตกลง

ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งเมื่อใดก็ได้ว่าได้ตัดสินใจที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้ คำบอกกล่าวเช่นว่านั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ความตกลงฉบับนี้จะเป็นอันสิ้นสุดในเวลาเที่ยงคืน ณ สถานที่ที่ได้รับคำบอกกล่าวในทันทีหลังครบรอบหนึ่งปีที่ได้รับคำบอกกล่าวจากภาคีอีกฝ่าย เว้นแต่จะได้มีการตกลงร่วมกัน ให้ถอนคำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้นกำหนดเวลานั้น ในกรณีที่ไม่มีการตอบรับจากภาคีอีกฝ่าย ให้ถือว่าคำบอกกล่าวเลิกความตกลงเป็นได้รับเมื่อเวลาสี่สัปดาห์หลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับการแจ้ง

## ข้อ 23

### การจดทะเบียนกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ความตกลงฉบับนี้และการแก้ไขทั้งปวง เมื่อได้มีการลงนามแล้วจะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

## ข้อ 24

### การบังคับใช้ความตกลง

1. ความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ภาคีได้แจ้งแก่กันและกันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือการทูตระหว่างภาคีทั้งสองยืนยันว่าภาคีแต่ละฝ่ายได้เสร็จสิ้นกระบวนการภายในที่จำเป็นเพื่อให้มีผลใช้บังคับใช้ความตกลงและภาคผนวกความตกลงแล้ว
2. โดยไม่คำนึงวรรค (1) ภาคีทั้งสองอาจตกลงให้ความตกลงมีผลใช้เป็นการชั่วคราวนับจากวันที่มีการตกลงและลงนามย่อ

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจบริบูรณ์ผู้ลงนามทำยนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของ  
คนได้ลงนามความตกลงฉบับนี้

ทำที่.....เมื่อวันที่ .....(เดือน และปี ) เป็นคู่ฉบับ ในภาษาอังกฤษ ซึ่งเป็น  
ต้นฉบับ การแปลความตกลงเป็นภาษาฮินดู และภาษา.....จะได้มีการจัดเตรียมและพิจารณาให้มี  
ความถูกต้องแท้จริงเท่าเทียมกันเมื่อได้ตกลงโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตเพื่อยืนยันความ  
สอดคล้องต้องกันกับฉบับภาษาอังกฤษ ในกรณีที่มีความแตกต่างในการตีความ ให้ใช้ฉบับ  
ภาษาอังกฤษเป็นหลัก

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย

แทนรัฐบาลแห่ง.....

ภาคผนวก  
ใบฝึกัดเส้นทางบิน

ส่วนที่ 1

เส้นทางบินสำหรับสายการบินที่กำหนดของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย

| จุดเริ่มต้น         | จุดระหว่างทาง | จุดใน ..... | จุดพื้น |
|---------------------|---------------|-------------|---------|
| จุดต่าง ๆ ในอินเดีย |               |             |         |

ส่วนที่ 2

เส้นทางบินสำหรับสายการบินที่กำหนดของรัฐบาลแห่ง

| จุดเริ่มต้น       | จุดระหว่างทาง | จุดใน ..... | จุดพื้น |
|-------------------|---------------|-------------|---------|
| จุดต่าง ๆ ใน..... |               |             |         |

ส่วนที่ 3

1. จุดต่าง ๆ ที่กล่าวถึงในส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 ไม่จำเป็นต้องถูกใช้ตามลำดับชื่อ
2. จุดระหว่างทางและจุดพื้นต่าง ๆ ตามเส้นทางที่ระบุ สายการบินอาจเลือกที่จะเว้นไม่แวะลงในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบินก็ได้
3. จุดระหว่างทางหรือจุดพื้นต่าง ๆ ที่มีได้ระบุในส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 อาจให้บริการได้โดยไม่มีสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ระหว่างจุดต่าง ๆ และจุดใด ๆ ดังกล่าวในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่าย
4. สายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายจะไม่สามารถให้บริการสองจุดหรือมากกว่าในอาณาเขตของภาคีฝ่ายหนึ่งในเที่ยวบินเดียวกันได้

ข้อ 8

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งในการดำเนินการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายจะต้องกำหนดโดยสายการบินที่กำหนดโดยตั้งอยู่บนข้อพิจารณาต่างๆ ทางการค้าในตลาดในระดับที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและกำไรที่สมเหตุสมผล
2. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดภายใต้วรรค (1) สายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายหนึ่งจะต้องไม่ถูกกำหนดให้ต้องยื่นขอใช้ต่อเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีอีกฝ่าย
3. โดยไม่คำนึงถึงที่ได้กล่าวมาแล้ว ภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการแทรกแซง เพื่อที่จะ
  - (ก) ยับยั้งพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ซึ่งจะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ส่งเสริมการแข่งขัน โดยมี หรือ เป็นไปได้ที่จะมี หรือ เจตนาที่จะให้มีผลทำลายคู่แข่ง หรือ กีดกันคู่แข่งให้ออกจากเส้นทางบิน
  - (ข) ป้องกันผู้บริโภคจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สูงเกินควร หรือมีข้อจำกัด เนื่องจากการใช้อำนาจครอบงำในทางมิชอบ และ
  - (ค) ป้องกันสายการบินจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ต่ำเกินจริง
4. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามที่ไว้กล่าวไว้ในวรรค (3) ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายอาจจำเป็นต้องจัดข้อสนทนาศึกษาเกี่ยวกับการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งให้กับเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง
5. หากภาคีฝ่ายหนึ่งเชื่อว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินของภาคีอีกฝ่ายไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาที่กำหนดไว้ในวรรค (3) ของข้อนี้ ภาคีฝ่ายนั้นจะแจ้งให้ภาคีอีกฝ่ายทราบถึงเหตุผลของความไม่พึงพอใจของตนอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และร้องขอให้มีการหารือที่จำเป็นต้องมีขึ้นไม่ช้ากว่า 30 วัน หลังจากที่ได้รับการร้องขอ หากภาคีทั้งสองสามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ซึ่งได้แจ้งถึงความไม่พึงพอใจ ภาคีแต่ละฝ่ายจะใช้เวลาพยายามอย่างเต็มที่ให้ข้อตกลงมีผล ในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลง ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่มีอยู่เดิมมีผลใช้ต่อไป

ข้อ 7 ทวิ

ความปลอดภัย

1. ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยที่คงไว้โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ในเรื่องเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของสายการบินที่กำหนด การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะต้องมีขึ้นภายใน 30 วันของการร้องขอ หรือระยะเวลาใดๆ ที่ยาวกว่านั้น ตามแต่ที่ภาคีทั้งสองจะตกลงกัน
5. ภายหลังจากการหารือดังกล่าว ภาคีฝ่ายหนึ่งพบว่าสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายมิได้คงไว้หรือดำเนินการให้ได้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องที่ได้อ้างถึงในวรรค 1 ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศในขณะนั้น ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะได้รับแจ้งการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคีอีกฝ่ายจะต้องจัดการแก้ไขให้เหมาะสม
3. ภาคีแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือจำกัดการอนุญาตทำการบินของสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ในกรณีที่ภาคีฝ่ายนั้นมีได้จัดการแก้ไขให้เหมาะสมภายใน 30 วัน
4. เป็นที่ตกลงกันว่า อากาศยานใดๆ ที่ดำเนินการโดยสายการบินสายหนึ่งของภาคีฝ่ายหนึ่งที่ทำการบินมายัง หรือไปจาก อาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งอาจ ได้รับความตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งในอากาศยานและรอบอากาศยานเพื่อตรวจสอบความมีผลใช้ได้ของเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับอากาศยานและลูกเรือ และสภาพที่ปรากฏของอากาศยานและอุปกรณ์ของอากาศยาน (ในข้อนี้เรียกว่า "การตรวจสอบในลานจอด") ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าที่ไม่มีเหตุผล
5. หากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือกระบวนการตรวจสอบในลานจอดใดก่อให้เกิด :
  - ข้อกังวัลอย่างร้ายแรงว่าอากาศยานหรือการดำเนินการของอากาศยานนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำที่อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในขณะนั้น หรือ
  - ข้อกังวัลอย่างร้ายแรงว่ามีการขาดการบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพ และขาดการกำกับดูแลตามมาตรฐานความปลอดภัยตามที่อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในขณะนั้น

เพื่อวัตถุประสงค์ของข้อ 33 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคีฝ่ายที่ทำการตรวจสอบจะมีอิสระที่จะสรุปว่าข้อกำหนดต่างๆ ในใบรับรองหรือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยานนั้น หรือลูกเรือของอากาศยานนั้นได้ถูกออกให้หรือเทียบเท่าให้มีผลใช้บังคับอยู่ หรือข้อกำหนดต่างๆ ที่อากาศยานนั้นใช้ทำการบินมิได้เท่าเทียมหรือสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

6. ในกรณีที่การเข้าไปเพื่อทำการตรวจสอบในลานจอดกับอากาศยานที่ใช้ดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 4 ของข้อนี้ ได้รับการปฏิเสธจากตัวแทนของสายการบินนั้น ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะมีอิสระที่จะวินิจฉัยถึงรูปแบบของข้อกังวลอย่างร้ายแรงตามที่อ้างถึงไว้ในวรรค 5 ของข้อนี้เกิดขึ้น และนำไปสู่ผลสรุปตามที่กำหนดไว้ในวรรคนี้

7. ภาคีแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตทำการบินของสายการบินของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งในทันทีในกรณีที่ภาคีฝ่ายแรกสรุปว่าการดำเนินการโดยเร่งด่วนมีความจำเป็น ไม่ว่าจะเป็ผลมาจากการตรวจสอบในลานจอด การปรึกษาหารือหรืออื่นใด เพื่อความปลอดภัยในการทำการบินของสายการบิน

8. การดำเนินการใดๆ ของภาคีฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค 3 หรือวรรค 7 ของข้อนี้ จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป

ข้อ 8 ทวิ

ข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมในข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด เช่น การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน การซื้อที่นั่งโดยระบุจำนวน หรือข้อตกลงร่วมมือทางธุรกิจอื่นๆ กับ
  - (ก) สายการบินที่กำหนดของภาคีเดียวกัน หรือ
  - (ข) สายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่าย หรือ
  - (ค) สายการบินที่กำหนดของประเทศที่สาม
2. สายการบินผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงร่วมมือทางการตลาดจะต้องมีสิทธิที่จำเป็นรวมถึงสิทธิในเส้นทางบิน และสิทธิความจุ และเป็นไปตามข้อกำหนดที่โดยปกติใช้กับข้อตกลงดังกล่าว
3. สายการบินทางการตลาดทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงร่วมมือทางการตลาดจะต้องมีสิทธิที่จำเป็นในเส้นทางบิน และเป็นไปตามข้อกำหนดที่โดยปกติใช้กับข้อตกลงดังกล่าว
4. ความจุทั้งหมดที่ดำเนินการเดินอากาศภายใต้ข้อตกลงเช่นว่านั้น จะหักนับสิทธิจากสิทธิความจุของภาคีที่กำหนดสายการบินผู้ดำเนินการ ความจุที่เสนอโดยสายการบินทางการตลาดในบริการดังกล่าวจะไม่ถูกหักนับสิทธิความจุของภาคีที่กำหนดสายการบิน
5. สายการบินที่กำหนดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะได้รับอนุญาตให้ส่งต่อการจราจร (เช่น คิวกระจาย) ระหว่างอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการภายใต้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันโดยไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับจำนวน ขนาด และแบบของอากาศยาน
6. ยิ่งไปกว่านั้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของแต่ละฝ่ายอาจกำหนดให้สายการบินทางการตลาดต้องยื่นกำหนดการบินเพื่ออนุมัติ และยังคงจัดให้มีเอกสารอื่นใดก่อนเริ่มให้บริการเดินอากาศภายใต้ข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด
7. ในการขายบริการตามข้อตกลงดังกล่าว สายการบินที่เกี่ยวข้อง หรือตัวแทนจะต้องทำความเข้าใจอย่างชัดเจนให้ผู้ซื้อทราบว่าสายการบินใดเป็นสายการบินผู้ดำเนินการในแต่ละช่วงเส้นทางของบริการและสายการบินใดที่ซึ่งผู้ซื้อได้มีมติสัมพันธด้วย

8. ก่อนการจัดให้มีบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ผู้มีส่วนในการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องตกลงว่า ฝ่ายใดจะเป็นผู้รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัย ความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก หนี้สิน และเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวกับผู้บริโภคนั้น ข้อตกลงเช่นว่านั้น จะต้องยื่นเสนอต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีทั้งสองฝ่ายก่อนการเริ่มใช้ข้อตกลงการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน



### เรื่องที่ 3.5

เรื่อง รายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-อินเดีย

ตามที่กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการเจรจาการบินระหว่างไทย-อินเดีย เมื่อวันที่ 25-26 มีนาคม 2551 ที่กรุงเทพฯ โดยมีนายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย นั้น

บัดนี้ การเจรจาดังกล่าวได้เสร็จสิ้นลงแล้ว ผลการเจรจา ทั้งสองฝ่ายตกลงเพิ่มเติมสิทธิความจุความถี่ของบริการระหว่างกันให้มากขึ้น โดยจากเดิมที่กำหนดความจุความถี่ตามเส้นทางที่กำหนดไว้ที่ 14,476 ที่นั่ง/สัปดาห์ เพิ่มเป็น 20,893 ที่นั่ง/สัปดาห์ และเพิ่มเป็น 22,833 ที่นั่ง/สัปดาห์ ในกำหนดการบินประจำฤดูหนาว 2551 สำหรับการทำการบินในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน 2552 นั้น ทั้งสองฝ่ายตกลงเพิ่มสิทธิความจุความถี่เป็น 23,609 ที่นั่ง/สัปดาห์ นอกจากนี้ ทั้งสองฝ่ายยังได้ตกลงปรับปรุงข้อบทว่าด้วยพิกัดอัตราค่าขนส่ง ข้อบทว่าด้วยการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน และเพิ่มเติมข้อบทว่าด้วยความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงฯ ด้วย สำหรับการจัดทำความตกลงฯ ด้วยบริการเดินอากาศระหว่างไทย-อินเดีย ฉบับใหม่นี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายจะได้ติดต่อประสานงานในรายละเอียดและนำมาหารือเพื่อหาข้อยุติในการเจรจาคราวต่อไป

เมื่อเป็นที่ตกลงกันแล้ว คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) และลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2551  
จึงขอเสนอคณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลฯ เพื่อทราบ

มติที่ประชุม      รับทราบ



(นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์)

กรรมการและเลขานุการ

17 มิถุนายน 2551

# ด่วนที่สุด

ที่ กต 0703/1499

กระทรวงการต่างประเทศ  
ถนนศรีอยุธยา กทม. 10400

11 พฤศจิกายน 2551

เรื่อง รายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทยกับอินเดีย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนมากที่ นร 0506/14302 ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2551

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้กระทรวงการต่างประเทศให้ข้อคิดเห็นต่อรายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-อินเดีย รวมทั้งขอให้พิจารณาว่าเรื่องข้างต้นมีประเด็นเกี่ยวข้องกับที่จะต้องดำเนินการตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 190 หรือไม่ เพราะเหตุใด เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการต่างประเทศขอเรียนดังนี้

1. โดยที่บันทึกความเข้าใจดังกล่าวมีผลผูกพันประเทศไทยให้เปิดเสรีการค้าบริการสาขาการบิน จึงมีประเด็นพิจารณาว่าเป็นหนังสือสัญญาที่มีผลผูกพันด้านการค้า การลงทุน หรืออบประมาณของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ หรือไม่

2. ตามแนวปฏิบัติที่ผ่านมา บันทึกความเข้าใจประเภทนี้ไม่จำเป็นต้องขอความเห็นชอบของรัฐสภา เนื่องจากรัฐธรรมนูญฉบับก่อนๆ ไม่ได้บัญญัติถึงหนังสือสัญญาประเภทที่กล่าวข้างต้นไว้ และถึงแม้ว่าในปัจจุบันรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 จะมีผลใช้บังคับแล้ว แต่ขณะนี้หลักเกณฑ์พิจารณายังไม่ชัดเจน เนื่องจากยังไม่มิกฎหมายว่าด้วยการกำหนดขั้นตอนและวิธีการจัดทำหนังสือสัญญาประเภทนี้ ตามที่รัฐธรรมนูญฯ มาตรา 190 วรรคห้ากำหนด จึงเห็นควรใช้แนวปฏิบัติที่ผ่านมา กล่าวคือ กระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นส่วนราชการเจ้าของเรื่องจะต้องเป็นผู้ให้ความเห็นต่อคณะกรรมการรัฐมนตรี และส่วนราชการที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ความเห็นประกอบเพื่อพิจารณาด้วย ทั้งนี้ ในกรณีที่มีปัญหา ศาลรัฐธรรมนูญจะเป็นผู้วินิจฉัยชี้ขาด ตามมาตรา 190 วรรค 6 ของรัฐธรรมนูญฯ

3. ในส่วนของกระทรวงการต่างประเทศเห็นว่า เมื่อคำนึงถึงความสำคัญของสาขาบริการการบินต่อเศรษฐกิจของประเทศและของโลกในปัจจุบัน ประกอบกับคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ ที่ 6-7/2551 เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2551 เกี่ยวกับคำแถลงการณ์ร่วมไทย-กัมพูชา

ฉบับลงวันที่ 18 มิถุนายน 2551' และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2551 เรื่อง การลงนามเอกสารสำคัญในช่วงการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน ครั้งที่ 40 และการประชุมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง บันทึกรความเข้าใจ ฉบับนี้ น่าจะเป็นหนังสือสัญญาตามข้อ 1 ข้างต้น ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภาก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายสมพงษ์ อมรวิวัฒน์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ  
กองนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ  
โทรศัพท์ 0 2643 5000 ต่อ 4065  
โทรสาร 0 2643 5247

10 พ.ย. 51

จงปลัด กต.

๓๐ พ.ย. ๒๕๕๑  
สำนักงานรัฐมนตรี ๕๐๑๗

๓๑/๑๑/๕๑  
ปลัด กต.

พจนก  
10 พ.ย. ๒๕๕๑

1. หนังสือสัญญาใดที่คณะรัฐมนตรีจะให้ดำเนินการทำกับประเทศอื่นหรือกับองค์การระหว่างประเทศที่มีลักษณะของหนังสือสัญญาที่อาจมีผลเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทย หรืออาจมีผลเปลี่ยนแปลงเขตสัมพันธไมตรีกับประเทศใดที่มีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ตนมีหนังสือสัญญานั้นขอความเห็นชอบของรัฐสภาก่อนตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 190 วรรคสอง และวรรคสาม ส่วนหนังสือสัญญาที่จะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปคามหนังสือสัญญานั้น มีความรัดกุมของเนื้อคำอยู่แล้ว แต่สำหรับหนังสือสัญญาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือสังคมของประเทศอย่างกว้างขวาง และหนังสือสัญญาที่มีผลผูกพันด้านการค้า การลงทุน หรืองบประมาณของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ นั้น เป็นเรื่องที่มีสาระสำคัญจะต้องให้รอบคอบก่อนที่จะดำเนินการทำหนังสือสัญญาดังกล่าว โดยต้องพิจารณาว่าหากกระทำไปแล้วจะก่อให้เกิดผลกระทบหรือมีผลผูกพันตามประเภทของหนังสือสัญญาที่รัฐธรรมนูญมาตรา 190 วรรคสองบัญญัติไว้หรือไม่ แล้วตัดสินใจว่าจะต้องขอความเห็นชอบของรัฐสภาหรือไม่

๓๐ พ.ย. ๒๕๕๑ 17025  
สำนักงานปลัดกระทรวง

๓๐ พ.ย. ๒๕๕๑  
สำนักงานรัฐมนตรี