

(สำเนา)
เลขที่รับ ๑๖๖๕/๒๕๕๕ วันที่ ๑ ต.ค. ๒๕๕๕
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๕๐๗๒

สำนักนายกรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๘ กันยายน ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกข้อตกลงระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐอาร์เมเนีย ร่างบันทึกความเข้าใจระหว่างราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐอาร์เมเนีย และร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอาร์เมเนีย

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกข้อตกลงฯ ร่างบันทึกความเข้าใจฯ และร่างความตกลงฯ ในเรื่องนี้ รวม ๓ ฉบับ

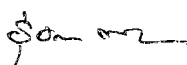
ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกข้อตกลงระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐอาร์เมเนีย ร่างบันทึกความเข้าใจระหว่างราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐอาร์เมเนีย และร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอาร์เมเนีย รวม ๓ ฉบับ เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกข้อตกลงฯ ร่างบันทึกความเข้าใจฯ และร่างความตกลงฯ ดังกล่าว รวม ๓ ฉบับ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป



ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง
(ลงชื่อ) ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร
(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)
นายกรัฐมนตรี

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

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ
สำนักการประชุม

ณัฐฐา พิมพ์
. ทาน
 ตรวจ

Agreed Minutes

Delegations representing the Aeronautical Authorities of the Republic of Armenia and the Kingdom of Thailand held discussions in Yerevan on 27th – 28th June 2007 to discuss matters relating to aviation relations.

List of the two delegations is attached herewith as Appendix 1.

The meeting exchanged the views on their aviation cooperation and discussed on the following matters:

1. Draft Text of an Air Services Agreement between the Governments of the Republic of Armenia and the Kingdom of Thailand
2. Capacity and Frequencies
3. Traffic Rights
4. Code-sharing Arrangement

As a result of the meeting, the delegation of the Republic of Armenia informed that they had no full power to sign the draft text of Air Services Agreement and Memorandum of Understanding. Therefore, both sides agreed on ad referendum Air Services Agreement and Memorandum of Understanding, which appear as Appendix 2.

Both sides also agreed that the necessary domestic requirement should be made for the draft Air Services Agreement and Memorandum of Understanding to be signed and for the diplomatic notes to be exchanged as soon as possible.

Done at Yerevan, on 28th June 2007.



(Mr. Artyom Movsesyan)

For the Delegation of
The Republic of Armenia



(Mrs. Kannikar Kemavuthanon)

For the Delegation of
the Kingdom of Thailand

Armenian Delegation

1. Mr. Artyom Movsesyan Head of Delegation
Director General
The General Department of Civil Aviation at the Government of Armenia (GDCA RA)
2. Mr. Sahak Hakobyan
Head of Staff, GDCA RA
3. Mr. Grigor Nazaryan
Assistant to Director General, GDCA RA
4. Mr. Aram Marutyan
Air Transport Regulation and Licensing Department (ATR&L), GDCA RA
5. Mr. Henrik Gabrielyan
Director Aviation Security Department, GDCA RA
6. Mr. Serob Karapetyan
Director Flight Safety Inspection Department, GDCA RA
7. Mr. Levon Janibekyan
Director Legal Division, GDCA RA
8. Mr. Hayrapet Sargsyan
Deputy Director Air Transport Regulation and Licensing Department
9. Mr. Aleksander Mesropyan
Deputy Director Flight Standards Department, GDCA RA
10. Miss Naira Safaryan
Advisor to Director General of GDCA RA,
Specialist of ATR & L Department
11. Miss Armine Tovmasyan
Specialist of ATR & L Department
12. Mr. Artyom Khachatryan,
3-rd Secretary, Asia-Pacific and Africa Division,
Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Armenia
13. Mr. Sargis Mailyan
Deputy Commercial Director of Armavia Aircompany,
14. Mr. Arman Amirkhanyan
Head of Europe and America Department of Armavia Aircompany



Thai Delegation

1. Mrs. Kannikar Kemavuthanon Head of Delegation
Deputy Director General
Department of Civil Aviation
2. Mr. Yos Laohasilpsomjit
Director Air Services Agreement and Negotiation Division
Department of Civil Aviation
3. Miss Dusadee Pratipsindhu
Chief, International Agreement, Law and Regulations Division
Ministry of Transport
4. Mr. Pyrasak Duangkaew
Air Transport Technical Officer
Department of Civil Aviation
5. Ms. Chaweewan Lacksanacharoen
Air Transport Technical Officer
Department of Civil Aviation
6. Mr. Artur Mkrtchyan
Honorary Consul, Royal Thai Consulate to Republic of Armenia
7. Mr. Dussadee Pradithbatuga
Director, International Affairs Department
Thai Airways International Plc.
8. Mrs. Kornkanoke Theppitak
Manager, International Relations, Western Region Department,
Thai Airways International Plc.

Kar

Memorandum of Understanding

Delegations representing the Government of the Republic of Armenia and the Government of the Kingdom of Thailand held discussions in Yerevan on 27th - 28th June 2007 relating to the conclusion of an Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Republic of Armenia (hereinafter referred to as “the Agreement”) and to discuss matters relating to aviation relation.

List of the two delegations is enclosed hereto as Appendix 1.

As a result of the discussions, which were held in a cordial and friendly atmosphere, the two delegations reached the following understandings:

1. Text of the Agreement

The two delegations agreed on a text of the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Republic of Armenia, which is attached hereto as Appendix 2.

2. Capacity and Frequencies

Pursuant to paragraph 3 of Article 3 of the Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted at the outset to operate up to 2 (two) flights per week with any type of aircraft on its specified routes.

3. Traffic Rights

The designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy full 3rd and 4th freedom traffic rights.

4. Code Sharing Arrangement

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

4.1 Bilateral Code Share

(a) International sectors

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

(b) Domestic sectors



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

4.2 Same Contracting Party Code Share

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

Note: 1. It is further agreed that each airline involved in code-sharing arrangements pursuant to this paragraph shall, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

2. Marketing carrier's code-share route may begin from point(s) other than point(s) in its territory, provided that the traffic carried on such services is the continuation to/from its territory.

This Memorandum of Understanding shall come into effect as from its date of signature.

Done at on

For the Government of
the Kingdom of Thailand

For the Government of
the Republic of Armenia



AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ARMENIA

The Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Republic of Armenia, hereinafter referred to as “the Contracting Parties”

Considering that the Kingdom of Thailand and the Republic of Armenia are parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and

Desiring to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between their respective territories,

Have agreed as follows:

Ran

Article 1 Definitions

1. For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

a) The term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;

b) The term “aeronautical authorities” means, in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of Transport and, in the case of the Republic of Armenia, the Director General of the General Department of Civil Aviation at the Government of the Republic of Armenia, or in both cases any person or body, authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;

c) The term “designated airline(s)” means an airline(s), which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 7 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;

d) The term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The Annex forms an integral part of the present Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.



Article 2 Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:

- a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party ;
- b) the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes ;
- c) the right to embark and disembark in the said territory at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

4. If because of armed conflict, natural calamities, political disturbances or disruptive developments, the designated airline(s) of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes.



Article 3 Exercise of Rights

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic embarked in the territory of one Contracting Party and disembarked in the territory of the other Contracting Party or vice versa and shall regard as being of supplementary character traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points en route. The designated airline(s) of each Contracting Party in providing capacity for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points on the specified routes or vice versa shall take into consideration the primary interest of the designated airline(s) of the other Contracting Party in such traffic so as not to affect unduly that interest of the latter airline(s).

2. The agreed services provided by the designated airline(s) of each Contracting Party shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each shall have as its primary objective the provision of capacity adequate to meet the demands to carry passengers, cargo and mail embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s).

3. The capacity to be provided at the outset shall be agreed between aeronautical authorities of both Contracting Parties before the agreed services are inaugurated. Thereafter, the capacity to be provided shall be discussed from time to time between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and any change in capacity agreed upon shall be confirmed by an Exchange of Diplomatic Notes.

Kan

Article 4 Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline(s) of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Ran

Article 5 Aviation Security

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

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other

kan

Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

Karr

Article 6 Aviation Safety

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

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

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this examination is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party. Any action taken by one Contracting Party in this paragraph shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

4. With reference to the paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has

Ran

lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

pan

Article 7 Designation and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline(s) of the other Contracting Party the necessary operating authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline(s) designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of airline(s) and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that a preponderant part of the ownership and effective control of that airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline(s) or in its nationals.
5. Having received the operating authorization, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airline(s) may at any time operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement are in force.

Ran

Article 8 Revocation and Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the designated airline(s) of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:

a) the said airline(s) cannot prove that a preponderant part of its ownership and effective control are vested in the Contracting Party designating the airline(s) or in its nationals, or

b) the said airline(s) fails to comply with or has infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c) the said airline(s) fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Such a right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for under paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations.

Kam

Article 9 Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licenses granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

Karr

Article 10 Exemption from Duties and Taxes

1. Aircraft operated on international services by the designated airline(s) of one Contracting Party, as well as their normal board equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with exception of charges corresponding to the services rendered:

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airline(s) of the other Contracting Party;

b) aircraft spare parts and normal board equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international services;

c) fuel and lubricants destined for the designated airline(s) of one Contracting Party to supply aircraft operated on international services, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline(s) of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

kan

Article 11 Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall at the utmost be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from duties and taxes, customs duties included.

A handwritten signature in black ink, appearing to be the name 'Kam', is located on the right side of the page.

Article 12 User Charges

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airline(s) of the other Contracting Party are just and reasonable. They shall be based on sound economic principles.

2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airline(s) of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by nationally registered aircraft operating on scheduled international services.

Kan

Article 13 Commercial Activities

1. The designated airline(s) of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the agreed services.

2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airline(s) designated by the other Contracting Party may exercise its activities in an orderly manner.

3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Kam', is located in the lower right quadrant of the page.

Article 14 Conversion and Transfer of Revenues

Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that airline(s) in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and cargo. Such transfer shall be at the official rate of exchange, where such a rate exists or otherwise at a rate equivalent to that at which the receipts were earned. If such transfers are regulated by a special agreement between the Contracting Parties, this special agreement shall apply.

Ran

Article 15 Tariffs

1. The tariffs to be applied by each designated airline(s) in connection with any transportation to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, the characteristics of each service and the tariffs charged by other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be established by mutual agreement by the designated airlines of both Contracting Parties, and if necessary taking into account the tariffs applied by the other airlines operating over the whole or part of the same route. Such agreement shall, where possible, be guided by such decisions as are applicable under the tariff conference procedure of the international body which formulates proposals in this matter.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities. Upon receipt of the submission of the tariffs, the aeronautical authorities shall consider such tariffs without undue delay. The aeronautical authorities may notify the other aeronautical authorities of an extension of the proposed date of tariffs introduction. No tariff shall come into force if the aeronautical authority of either Contracting Party is dissatisfied with it.

4. If the designated airlines cannot agree, or if the tariffs are not approved by the aeronautical authorities of one Contracting Party, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavor to determine the tariffs by mutual agreement. Unless otherwise agreed such negotiations shall begin within thirty days from the date when it is ascertained that the designated airlines cannot agree upon the tariffs or the aeronautical

Ran

authorities of one Contracting Party have notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party of their disapproval of the tariffs.

5. In default of agreement the dispute shall be submitted to the procedure provided for in Article 19 hereafter.

6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

7. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall exercise their best efforts to ensure that the designated airlines conform to the agreed tariffs filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties as well as to the laws or regulations in this regard.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Karr', is located in the lower right quadrant of the page.

Article 16 Time-table Submission

As long in advance as practicable, but not less than thirty days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within thirty days after receipt of a request from the aeronautical authorities, the designated airline(s) of one Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval information regarding the nature of service, time-tables, types of aircraft including the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

A handwritten signature in black ink, appearing to be the name 'Kam', is located at the end of the text block.

Article 17 Provision of Statistics

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

Law

Article 18 Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty days from the date the other Contracting Party receives the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Far

Article 19 Dispute Settlement

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to submit the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of thirty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. Where the President possesses the nationality of one of the two Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office shall make the necessary appointments. The third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. If and so long as either Contracting Party or the designated airline(s) of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it

Kaw

has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline(s) in default as the case may be.

Karr

Article 20 Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall come into force when confirmed by an Exchange of Diplomatic Notes.

2. Modifications to the Annex of the present Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an Exchange of Diplomatic Notes.

3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be so modified as to conform with the provisions of such convention.

Karr

Article 21 Termination

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. The Agreement shall terminate at the end of a time-table period during which twelve months after the date of receipt of the notice will have elapsed, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

3. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date on which the International Civil Aviation Organization will have received communication thereof.

A handwritten signature in black ink, appearing to be the name 'Kam', is located at the bottom right of the page.

Article 22 Registration with ICAO

The present Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Kan

Article 23 Entry into Force

The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in compliance with its legal procedure and shall enter into force on the day of the Exchange of Diplomatic Notes confirming such approval.

IN WITNESS WHEREOF the plenipotentiaries of the two Contracting Parties have signed the present Agreement.

Done at this day of in duplicate, in English language, both text being equally authentic.

For the Government of
the Kingdom of Thailand

For the Government of
the Republic of Armenia



ANNEX

Route Schedules

Route Schedule I

Route on which air services may be operated by the designated airline(s) of the Kingdom of Thailand, in both directions:

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points Beyond</u>
Points in Thailand	-	Points in Armenia	-

Route Schedule II

Route on which air services may be operated by the designated airline(s) of the Republic of Armenia, in both directions:

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points Beyond</u>
Points in Armenia	-	Points in Thailand	-

Note

Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights, provided that the agreed services on the route begin at a point in the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s).



บันทึกข้อตกลง

คณะผู้แทนเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของสาธารณรัฐอาร์เมเนียและราชอาณาจักรไทยได้จัดให้มีการหารือกันที่กรุงเยเรวาน เมื่อวันที่ 27 - 28 มิถุนายน 2550 เพื่อหารือเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ

รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่าย ปรากฏดังแนบในภาคผนวก 1

ที่ประชุมได้แลกเปลี่ยนความเห็นเกี่ยวกับความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศและได้หารือในเรื่องต่างๆ ดังนี้ :

1. ร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอาร์เมเนียและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
2. ความจุและความถี่
3. สิทธิรับขนการจราจร
4. ข้อตกลงว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

ผลของการประชุม คณะผู้แทนของสาธารณรัฐอาร์เมเนียแจ้งว่าตนไม่มีอำนาจเต็มในการลงนามในร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและบันทึกความเข้าใจ ดังนั้น ทั้งสองฝ่ายจึงได้ตกลงให้นำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและบันทึกความเข้าใจที่ปรากฏในภาคผนวก 2 ไปขอความเห็นชอบต่อไป

ทั้งสองฝ่ายยังได้ตกลงให้ดำเนินการตามกระบวนการภายในประเทศที่จำเป็น เพื่อให้มีการลงนามในร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและบันทึกความเข้าใจ และเพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตระหว่างกันโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

ทำที่ กรุงเยเรวาน วันที่ 28 มิถุนายน 2550

อาร์ตูม โมเชยาน
(อาร์ตูม โมเชยาน)

กรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์
(นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์)

แทนคณะผู้แทนแห่งสาธารณรัฐอาร์เมเนีย

แทนคณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักรไทย

คณะผู้แทนไทย

1. นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์
รองอธิบดี
กรมการขนส่งทางอากาศ
2. นายยศ เลาศิลป์สมจิตร
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน
กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นางสาวดุษฎี ประทีปสินธุ์
หัวหน้าฝ่ายความตกลงและกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ
กระทรวงคมนาคม
4. นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
5. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
6. นายอาเธอร์ มาเคอร์เซียน
กงสุลกิตติมศักดิ์ สถานกงสุลไทย สาธารณรัฐอาร์เมเนีย
7. นายดุษฎี ประดิษฐ์บาทุกา
ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
8. นางกรกนก เทพพิทักษ์
ผู้จัดการกองวิเทศสัมพันธ์ภาคพื้นตะวันตก
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หัวหน้าคณะ

คณะผู้แทนอาร์เมเนีย

1. นายอาร์ตูม โมเชยาน หัวหน้าคณะ
อธิบดี
การบินพลเรือนแห่งรัฐบาลอาร์เมเนีย (จีดีซีเอ อาร์เอ)
2. นายซาร์ฮัค ฮาร์โคยาน
หัวหน้าที่ปรึกษา การบินพลเรือนแห่งรัฐบาลอาร์เมเนีย
3. นายกรีเกอร์ นาซาร์ยาน
ผู้ช่วยอธิบดี การบินพลเรือนแห่งรัฐบาลอาร์เมเนีย
4. นายอาร์ราม มาร์ูยาน
ฝ่ายกำกับการณ์ขนส่งทางอากาศและใบอนุญาต (เอทีอาร์ แอนด์ แอล)
การบินพลเรือนแห่งรัฐบาลอาร์เมเนีย
5. นายเฮนริก การ์โบรยาน
ผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัยการบิน การบินพลเรือนแห่งรัฐบาลอาร์เมเนีย
6. นายเชอรอบ คาร์ราเพยาน
ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบความปลอดภัยการบิน การบินพลเรือนแห่งรัฐบาลอาร์เมเนีย
7. นายเลวอน จาร์นิบยาน
ผู้อำนวยการกองกฎหมาย การบินพลเรือนแห่งรัฐบาลอาร์เมเนีย
8. นายฮาร์ยาเพท ชาร์ยาน
ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการณ์ขนส่งทางอากาศและใบอนุญาต
9. นายอาร์เลคซานเดอร์ เมสโรยาน
ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานการบิน การบินพลเรือนแห่งรัฐบาลอาร์เมเนีย
10. นางสาวไนรา ชาร์ฟายาน
ที่ปรึกษา อธิบดีการบินพลเรือน การบินพลเรือนแห่งรัฐบาลอาร์เมเนีย
ผู้เชี่ยวชาญฝ่ายกำกับการณ์ขนส่งทางอากาศและใบอนุญาต
11. นางสาวอาร์มิน โทฟมาสยาน
ผู้เชี่ยวชาญฝ่ายกำกับการณ์ขนส่งทางอากาศและใบอนุญาต
12. นายอาร์ตูม คาร์ชยาน
เลขานุการเอก กองเอเชีย แปซิฟิก และแอฟริกา
กระทรวงการต่างประเทศของสาธารณรัฐอาร์เมเนีย
13. นายซาร์จีส มาร์ยาน
ผู้ช่วยผู้อำนวยการพาณิชย์ สายการบินอาร์มาเวีย
14. นายอาร์แมน อาร์มิตคานยาน
หัวหน้าฝ่ายยุโรปและอเมริกา สายการบินอาร์มาเวีย

บันทึกความเข้าใจ

คณะผู้แทนของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอาร์เมเนียและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ได้จัดให้มีการหารือกันที่กรุงเยเรวาน เมื่อวันที่ 27 – 28 มิถุนายน 2550 เกี่ยวกับการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอาร์เมเนีย (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ความตกลง”) และเพื่อหารือเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ

รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้แนบไว้ปรากฏดัง ภาคผนวก 1

ผลการหารือซึ่งดำเนินไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรี คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้บรรลุความเข้าใจ ดังนี้

1. ด้วบทความตกลง

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงในด้วบทของความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอาร์เมเนีย ซึ่งได้แนบไว้ท้ายนี้ดังภาคผนวก 2

2. ความจุและความถี่

ตามความในวรรค 3 ของข้อ 3 ของความตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินในวาระเริ่มแรกได้ถึง 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยอากาศยานแบบใดๆ ตามเส้นทางบินที่ระบุของตน

3. สิทธิรับขนการจราจร

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถที่จะบันเทิงสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้อย่างเต็มที่

4. ข้อตกลงว่าด้วการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

ในการดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจเข้าร่วมในข้อตกลงบริการร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อื่นใด ที่มีสิทธิทำการบินในเส้นทางและมีสิทธิรับขนการจราจรที่เหมาะสมในลักษณะต่อไปนี้

4.1 การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินคู่ภาคี

(ก) ช่วงเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย เข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความถี่ที่ใช้โดยสายการบินผู้มิได้ดำเนินการจะไม่นำมา นับหักจากสถิติความจุของสายการบินนั้น

(ข) ช่วงเส้นทางบินภายในประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใด ฝ่ายหนึ่ง เข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งทำการ บินในเครือข่ายเส้นทางบินภายในประเทศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะไม่มี ข้อจำกัดเรื่องความจุและความถี่ของเที่ยวบินบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันนั้น ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า การจราจรที่รับขนในบริการเหล่านั้นต้องเป็นการจราจรต่อเนื่องไปยัง/มาจากบริการระหว่างประเทศ ของตน

4.2 การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ขณะที่ทำการบินตามเส้นทางที่ระบุ อาจเข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันเอง โดยความถี่ที่ ใช้โดยสายการบินผู้ดำเนินการจะถูกนับหักจากสถิติความจุของสายการบินนั้น

หมายเหตุ : 1. เป็นที่ตกลงกันอีกด้วยว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบิน ร่วมกันตามความในวรรคนี้ ในการขายบัตรโดยสารของตน ต้องแสดงให้เห็นแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขาย ว่าสายการบินใด จะเป็นผู้ดำเนินการจริงในแต่ละช่วงของบริการ และสายการบินใดบ้างที่เป็น คู่สัญญากับผู้ซื้อ

2. สายการบินผู้มิได้ดำเนินการในเส้นทางบินที่ทำการบินร่วมกัน อาจเริ่มต้นจากจุด ต่างๆ นอกเหนือจากจุดต่างๆ ในอาณาเขตของตน ทั้งนี้มีเงื่อนไขว่าการจราจรที่รับขนในบริการ เหล่านั้น ต้องเป็นการจราจรต่อเนื่องไปยัง/มาจากอาณาเขตของตน

บันทึกความเข้าใจนี้จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ลงนาม

ทำที่ เมื่อวันที่

แทนคณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักรไทย

แทนคณะผู้แทนแห่งสาธารณรัฐอาร์เจนตินา

ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ
ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอาร์เมเนีย

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอาร์เมเนีย ต่อไปนี้จะเรียกว่า “คู่ภาคี”

พิจารณาว่าราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐอาร์เมเนีย ต่างเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบิน
พลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่เจ็ด ธันวาคม ค.ศ. 1944 และ

ปรารถนาที่จะจัดทำความตกลงเพิ่มเติมจากอนุสัญญาดังกล่าว เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนา
บริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่าย

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 คำจำกัดความ

1. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะได้ให้หมายเป็นอย่างอื่น :

ก) คำว่า "อนุสัญญา" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่เจ็ด ธันวาคม ค.ศ.1944 และรวมทั้งภาคผนวกใดๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญานั้น และข้อแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกหรืออนุสัญญา ตามข้อ 90 และ 94 นั้น ครอบคลุมทั้งภาคผนวกและข้อแก้ไขต่างๆ ดังกล่าว มีผลบังคับใช้กับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ;

ข) คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีของราชอาณาจักรไทยให้หมายถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และในกรณีของสาธารณรัฐอาร์เจนตินา ให้หมายถึงอธิบดีกรมการบินพลเรือนของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอาร์เจนตินา หรือทั้งสองกรณีนั้น ให้หมายถึงบุคคลหรือองค์คณะใดๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งในเวลานี้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจดังกล่าวได้รับมอบหมาย ;

ค) คำว่า "สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย)" ให้หมายถึง สายการบินซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้กำหนด ตามข้อ 7 แห่งความตกลงฉบับนี้ สำหรับการดำเนินบริการเดินอากาศที่ได้ตกลงกัน ;

ง) คำว่า "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้หมายถึง ราคาที่จะต้องจ่ายสำหรับการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ และสินค้าและเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งใช้กับราคาเหล่านี้ รวมทั้งค่านายหน้าและค่าจ้างเพิ่มเติมสำหรับตัวแทนหรือการขายเอกสารการเดินทาง แต่ไม่รวมค่าจ้างและเงื่อนไขสำหรับการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์

2. ภาคผนวกประกอบเป็นส่วนหนึ่งส่วนเดียวกับความตกลงฉบับนี้ คำอ้างทั้งปวงที่อ้างถึงความตกลงฉบับนี้ ให้ถือว่าอ้างถึงภาคผนวกด้วย เว้นแต่จะตกลงกันอย่างชัดแจ้งให้เป็นอย่างอื่น

ข้อ 2 การให้สิทธิ

1. ภาควิทยุทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้ แก่ภาควิทยุทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางที่ระบุในใบพิภักดิ์ของภาคผนวกบริการและเส้นทางบินเช่นว่านั้น ต่อไปจะเรียกว่า "บริการที่ตกลง" และ "เส้นทางบินที่ระบุ" ตามลำดับ
2. ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่กำหนดโดยภาควิทยุทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับขณะดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ :
 - ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของภาควิทยุทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แวะลง ;
 - ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาเขตดังกล่าวมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า ;
 - ค) สิทธิในการรับขึ้นและขนลงในอาณาเขตดังกล่าว ณ จุดต่างๆ ที่ระบุในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ ซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ที่ไปยังหรือมาจากจุดต่างๆ ในอาณาเขตของภาควิทยุทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
3. ไม่มีข้อความใดในวรรค 2 แห่งข้อนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาควิทยุทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในอันที่จะรับขนคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ เพื่อสินจ้างหรือค่าเช่าในอาณาเขตของภาควิทยุทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาควิทยุทำความตกลงฝ่ายนั้น
4. ถ้าเหตุเนื่องมาจากการปะทะกันด้วยอาวุธ ภัยธรรมชาติอันใหญ่หลวง ความไม่สงบทางการเมืองหรือการบ่อนทำลาย ทำให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาควิทยุทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่สามารถดำเนินบริการตามเส้นทางปกติของตนได้ ภาควิทยุทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะให้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะเอื้ออำนวยความสะดวกให้มีการดำเนินบริการเช่นว่านั้นต่อไป โดยการจัดเส้นทางนั้นใหม่ตามความเหมาะสม

ข้อ 3 การใช้สิทธิ

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีโอกาสอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน ในอันที่จะรับขนโดยบริการที่ตกลง ซึ่งการจราจรที่รับขึ้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง และขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือกลับกัน และจะถือว่าการจราจรที่รับขึ้นหรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังและมาจากจุดต่างๆ ในเส้นทางมีลักษณะเป็นการจราจรเพิ่มเติม ในการจัดความจุเพื่อการรับขนการจราจรที่รับขึ้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และขนลง ณ จุดต่างๆ ในเส้นทางที่ระบุหรือกลับกัน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ปฐมมูลของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการจราจรเช่นนั้น เพื่อมิให้กระทบกระเทือนผลประโยชน์ของสายการบินฝ่ายหลังอย่างไม่สมควร

2. บริการที่ตกลงซึ่งสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจัดขึ้นนั้น จะต้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความต้องการของประชาชนสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ระบุ และแต่ละบริการจะถือการจัดความจุที่พอเพียงเพื่อสนองความต้องการในการขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ที่รับขึ้นหรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) เป็นวัตถุประสงค์ปฐมมูล

3. ความจุซึ่งจัดขึ้นในวาระเริ่มแรก จะต้องตกลงกันระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ก่อนที่จะเริ่มดำเนินบริการที่ตกลง หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะได้ปรึกษาหารือกันเป็นครั้งคราว เกี่ยวกับความจุและความถี่ของบริการที่จะจัดขึ้น และการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในความจุซึ่งเป็นที่ตกลงกันแล้วจะต้องได้รับการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต

ข้อ 4 การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

1. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับกับการเข้ามาและการออกจากอาณาเขตของตนของอากาศยานซึ่งใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ หรือเที่ยวบินของอากาศยาน เช่นว่านั้น เหนืออาณาเขตนั้น จะใช้บังคับแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งด้วย
2. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับกับการเข้ามา การพักแรมและการออกจากอาณาเขตของตนของคนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ อาทิเช่น พิธีการต่างๆ เกี่ยวกับการเข้า การออก การอพยพออกจากประเทศ และการเข้ามาอยู่ ตลอดจนมาตรการการศุลกากรและสุขอนามัย จะใช้บังคับแก่คนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งรับขนโดยอากาศยานของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ขณะที่อยู่ภายในอาณาเขตดังกล่าว
3. ในการใช้กฎหมายและข้อบังคับซึ่งกำหนดไว้ในข้อนี้มีให้ภาคีผู้ทำความตกลงให้โอกาสแก่สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของตนในทางที่ดีกว่าที่ให้กับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ 5 การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮกเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และพิธีสารว่าด้วยการปราบปรามการกระทำ อันรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ทำอากาศยาน ซึ่งให้บริการแก่การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988
2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคิผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคิผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่าส่วนที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย เช่นว่านั้น มีผลใช้กับภาคิผู้ทำความตกลง ภาคิผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น
4. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า ผู้ประกอบการอากาศยานดังกล่าวอาจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่ระบุในวรรค 3 ของข้อนี้ ซึ่งภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้

มาตรการที่พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตน ที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขึ้นขึ้น ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใดๆ จากภาคิผู้ทำความตกลง อีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคิผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสารและด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

ข้อ 6 ความปลอดภัยการบิน

1. ภาตีสผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือในเวลาใดๆ เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยที่คงไว้โดยภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการการบินของอากาศยาน การปรึกษาหารือเช่นนี้จะต้องมีขึ้นภายในสามสิบวันนับแต่วันร้องขอ
2. ภายหลังจากการปรึกษาหารือดังกล่าว หากภาตีสผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพบว่าภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้ และมีได้กำกับดูแลให้มาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องตามที่ได้อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อบทนี้ เป็นไปตามมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น ภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะได้รับการแจ้งให้ทราบถึงการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นจะต้องดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม ภายในเวลาที่ตกลงกัน
3. ตามข้อ 16 แห่งอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันอีกด้วยว่า อากาศยานใดๆ ที่ดำเนินการโดย หรือดำเนินการในนามของสายการบินของภาตีสผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ที่ทำการบินไปยัง หรือมาจากอาณาเขตของภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตของภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น อาจได้รับการตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่มีเหตุผลในการดำเนินการของอากาศยานนั้น โดยไม่คำนึงถึงหน้าที่ต่างๆ ที่กำหนดไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญา จุดประสงค์ของการตรวจดังกล่าว มีขึ้นเพื่อจะตรวจสอบความมีผลใช้บังคับของเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตของลูกเรือ และอุปกรณ์ของอากาศยานและสภาพของอากาศยานว่าเป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ในขณะนั้น ในกรณีที่มีเหตุเร่งด่วนที่จำเป็นจะต้องดำเนินการเพื่อประกันความปลอดภัยในการดำเนินการของสายการบิน ภาตีสผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตในการดำเนินการของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยพลัน การปฏิบัติใดๆ ของภาตีสผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งตามความในวรรคนี้ จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการดังกล่าวนั้นหมดไป
4. ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 2 ของข้อนี้ ภายหลังจากกำหนดเวลาที่ตกลงกันได้สิ้นสุดลง หากพบว่าภาตีสผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งยังคงมิได้ปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เลขานุการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จะได้รับแจ้งให้ทราบถึงการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าว รวมถึงข้อยุติที่น่าพอใจในภายหลังของเรื่องดังกล่าวด้วย

ข้อ 7 การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

1. ภาตีสผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสาย เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลง การกำหนดนั้นให้กระทำโดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาตีสผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย
2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบิน เจ้าหน้าที่การเดินอากาศจะต้องให้ใบอนุญาตดำเนินการตามจำเป็นแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ ภายใต้บทบัญญัติแห่งวรรค 3 และ 4 ของข้อนี้
3. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาตีสผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง อาจให้สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่กำหนดโดยภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่าย แสดงให้เห็นที่พอใจว่าสายการบินนั้นมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับ ซึ่งเจ้าหน้าที่นั้นใช้อยู่เป็นปกติแก่การดำเนินการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของอนุสัญญา
4. ภาตีสผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย มีสิทธิที่จะไม่ยอมรับการกำหนดสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) และที่จะไม่ให้ใบอนุญาตดำเนินการตามที่อ้างถึงในวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้ หรือที่จะตั้งบังคับเงื่อนไขตามที่ตนเห็นว่าจำเป็นในการใช้สิทธิตามที่ระบุไว้ในข้อ 2 แห่งความตกลงฉบับนี้ ในกรณีใดๆ ที่ภาตีสผู้ทำความตกลงดังกล่าวไม่มีหลักฐานยืนยันว่า กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) นั้น ตกอยู่แก่ภาตีสผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินนั้นหรือแก่คนชาติของภาตีสนั้น
5. เมื่อได้รับการอนุญาตดำเนินการตามวรรค 2 ของข้อนี้แล้ว สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อาจเริ่มดำเนินบริการที่ตกลงเมื่อใดก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งที่จัดทำตามข้อบทแห่งข้อ 15 ของความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับอยู่

ข้อ 8 การเพิกถอนและการพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะเพิกถอนใบอนุญาตดำเนินการ หรือพักการใช้สิทธิที่ระบุในข้อ 2 แห่งควมตกลงฉบับนี้ โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือตั้งบงคับเงื่อนไขตามที่ตนเห็นว่จำเป็นแก่การใช้สิทธิเช่นว่านั้น ถ่า

ก) สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ดังกล่าวไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ กรรมสิทธิ์ส่วนสวระสำคัญ และการควบคุมอันแท้จริง ตกอยู่แก่ภาคิผู้ทำควมตกลงที่กำหนดสายการบินนั้นหรือแก่คนชาติของภาคินั้น หรือ

ข) สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ดังกล่าวดำเนินการไม่สอดคล้อง หรือได้ละเมิดกฎหมายหรือข้อบงคับของภาคิผู้ทำควมตกลงที่ให้สิทธิเหล่านั้น หรือ

ค) สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ดังกล่าวไม่ดำเนินบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ควมตกลงฉบับนี้

2. สิทธิเช่นว่านั้น จะใช้ได้ต่อเมื่อได้มีการปรึกษารือกับภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น นอกจากจะจำเป็นต้องเพิกถอน พักการใช้สิทธิ หรือตั้งบงคับเงื่อนไขตามควมในวรรค 1 ของข้อนี้ โดยพลัน เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบงคับต่อไปอีก

ข้อ 9 การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

1. ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ในระหว่างระยะเวลาที่มีผลใช้ได้ จะได้รับการยอมรับนับถือจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้น จะต้องเท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา

2. อย่างไรก็ดี ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้กับหรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตน โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือโดยรัฐอื่นใด เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

ข้อ 10 การยกเว้นค่าอากรและภาษี

1. อากาศยานที่ใช้ดำเนินการบริการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตลอดจนเครื่องบินที่ปกติของตนซึ่งอยู่บนอากาศยาน เชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น และพัสดุอากาศยาน รวมทั้งอาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ ซึ่งอยู่บนอากาศยานนั้น จะได้รับการยกเว้นค่าอากรหรือภาษีทั้งปวงเมื่อนำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า เครื่องบินที่ซึ่งอยู่บนอากาศยาน สัมภาระ และพัสดุอากาศยานนั้น ต้องอยู่บนอากาศยานจนกระทั่งถูกนำกลับออกไป

2. ให้มีการยกเว้นค่าอากรและภาษีเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ ไม่รวมค่าภาระในการให้บริการแก่ :

ก) พักอากาศยาน ซึ่งนำขึ้นบนอากาศยาน ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งภายในวงจำกัด ซึ่งกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าว และเพื่อการใช้บนอากาศยานซึ่งดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข) เครื่องอะไหล่อากาศยานและเครื่องบินที่ปกติซึ่งอยู่บนอากาศยาน ที่นำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง สำหรับการบำรุงรักษาหรือการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศ

ค) เชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นที่นำเข้ามา สำหรับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อจะเติมให้กับอากาศยานที่ใช้ในการดำเนินการระหว่างประเทศ แม้สัมภาระเหล่านี้จะใช้ไปในบางส่วนของการเดินทางเหนืออาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่เชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นถูกนำขึ้นบนอากาศยาน

3. เครื่องบินที่ปกติซึ่งอยู่บนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุ และเครื่องใช้สอยซึ่งอยู่บนอากาศยานที่ใช้ดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจนำลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขตนั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่างๆ ที่นำลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกว่าจะถูกนำกลับออกไปหรือมีฉะนั้นจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร

ข้อ 11 การผ่านแดนโดยตรง

คนโดยสาร สัมภาระ และสินค้า ซึ่งผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งโดยตรง และมีได้นำออกไปจากพื้นที่ของสนามบินซึ่งได้จัดไว้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวนั้น จะได้รับการควบคุมที่ไม่ยุ่งยาก สัมภาระและสินค้าผ่านแดนโดยตรงจะได้รับการยกเว้นค่าอากรและภาษีรวมทั้งภาษีศุลกากร

ข้อ 12 ค่าภาระ

1. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใ้ความพยายามอย่างดีที่สุด เพื่อให้มั่นใจว่าค่าภาระที่เรียกเก็บหรือได้รับอนุญาตให้เรียกเก็บ โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของตน จากสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เป็นอัตราที่ยุติธรรมและสมเหตุผล ค่าภาระดังกล่าวจะต้องพิจารณาจากหลักเศรษฐศาสตร์ที่สมเหตุผล

2. ค่าภาระในการใช้สนามบินและเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและบริการซึ่งจัดโดยภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ใ้กับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องไม่สูงกว่าค่าภาระต่างๆ ซึ่งเรียกเก็บจากอากาศยานที่จดทะเบียนในชาติตนในการดำเนินบริการระหว่างประเทศเป็นประจำ

ข้อ 13 กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง สามารถนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งบุคลากรในด้านการบริหาร การขาย เทคนิค ปฏิบัติการและผู้ชำนาญพิเศษอื่น ซึ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินบริการที่ตกลง ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับ การเข้ามา การพำนัก อาศัย และการว่าจ้าง
2. สำหรับกิจกรรมในทางการค้าให้ใช้หลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะดำเนินการทั้งปวงที่จำเป็น เพื่อให้มีความมั่นใจว่าตัวแทนของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสามารถดำเนินกิจกรรมของตนไปได้ ด้วยความเป็นระเบียบเรียบร้อย
3. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในการดำเนินการขายการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของตนโดยตรง และตามดุลยพินิจของสายการบินโดยผ่านตัวแทนของตน สายการบินแต่ละสายจะได้รับสิทธิในการขายการขนส่งเช่นว่านั้น และบุคคลใดๆ มีเสรีภาพในการที่จะซื้อการขนส่งนั้นด้วยเงินสกุลที่ใช้อยู่ในอาณาเขตนั้น หรือในเงินสกุลของประเทศอื่นที่อาจแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี ทั้งนี้ ภายใต้บังคับของกฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ

ข้อ 14 การแลกเปลี่ยนและโอนรายได้

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่จะโอนโดยเสรี ซึ่งเงินเหลือจ่ายจากรายได้ซึ่งสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) นั้นได้รับในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกจากการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้า การโอนเช่นว่านั้นจะต้องใช้อัตราแลกเปลี่ยนทางการหากมี แต่หากไม่มีอัตราแลกเปลี่ยนทางการ ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ได้รับรายได้นั้น ถ้าการโอนเช่นว่านั้นมีการกำหนดโดยความตกลงพิเศษระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงแล้วให้ใช้ตามความตกลงพิเศษนี้บังคับ

ข้อ 15 พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งสายการบินที่กำหนดแต่ละสายเรียกเก็บ ในการรับขนส่งไปยังและมาจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะต้องกำหนดในระดับที่มีเหตุผลสมควรโดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน กำไรอันสมควร ลักษณะของแต่ละบริการ และบรรดาพิกัดอัตราที่เรียกเก็บโดยสายการบินอื่นๆ
2. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อนี้ หากเป็นไปได้จะต้องกำหนดขึ้นด้วยการตกลงร่วมกันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย และหากจำเป็นให้คำนึงถึงพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินอื่นๆ เรียกเก็บ ในการดำเนินบริการในเส้นทางเดียวกันทั้งหมดหรือบางส่วน ข้อตกลงเช่นว่านั้น ถ้าเป็นไปได้ก็ให้เป็นไปตามข้อวินิจฉัยที่มีใช้อยู่ภายใต้กระบวนการประชุมกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งขององค์กรระหว่างประเทศที่จัดทำข้อเสนอในเรื่องนี้
3. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่ตกลงกันนั้น จะต้องยื่นเสนอเพื่อขอความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงล่วงหน้าอย่างน้อยหกสิบวันก่อนกำหนดวันเริ่มใช้อัตราดังกล่าว ในกรณีพิเศษ ช่วงเวลานี้อาจกำหนดให้ลดลงได้ ทั้งนี้ ด้วยการตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่ดังกล่าว เมื่อได้รับการยื่นเสนอขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่ง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศจะต้องพิจารณาพิกัดอัตราค่าขนส่งนั้นโดยมีชกซ์ เจ้าหน้าทีการเดินอากาศอาจแจ้งให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอีกฝ่ายหนึ่งถึงการขยายเวลาการเริ่มใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่ได้เสนอ พิกัดอัตราค่าขนส่งจะไม่มีผลบังคับถ้าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดยังไม่พอใจในพิกัดอัตรานี้
4. ถ้าสายการบินที่กำหนดไม่อาจตกลงกัน หรือถ้าพิกัดอัตราค่าขนส่งยังมีได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องพยายามกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งด้วยการตกลงร่วมกัน นอกจากนี้จะตกลงเป็นอย่างอื่น การเจรจาเช่นว่านั้นจะต้องเริ่มภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ปรากฏแน่ชัดว่า สายการบินที่กำหนดไม่สามารถตกลงกันในพิกัดอัตราค่าขนส่ง หรือเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้แจ้งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่า ตนไม่ให้ความเห็นชอบพิกัดอัตราค่าขนส่งนั้น
5. ในกรณีไม่อาจตกลงกันได้ ให้ยื่นข้อพิพาทตามขั้นตอนที่ระบุไว้ในข้อ 19 ท้ายนี้

6. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดขึ้นตามบทบัญญัติแห่งข้อนี้ จะมีผลบังคับอยู่จนกว่าจะได้มีการกำหนด พิกัดอัตราค่าขนส่งใหม่ตามบทบัญญัติแห่งข้อนี้

7. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อให้ แน่ใจว่า สายการบินที่กำหนดได้ใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่ตกลงกันซึ่งได้ยื่นไว้กับเจ้าหน้าที่การ เดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลง ตลอดจนได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ข้อ 16 การยื่นเสนอตารางการบิน

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องส่งให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนาล่วงหน้าเท่าที่จะปฏิบัติได้ แต่ไม่น้อยกว่าสามสิบวันก่อนเริ่มดำเนินการที่ตกลงหรือการแก้ไขใดๆ จากนั้น หรือภายในสามสิบวันหลังจากได้รับคำขอจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ เพื่ออนุมัติข้อเสนอเกี่ยวกับลักษณะของบริการ ตารางการบิน แบบอากาศยาน รวมทั้งความจุที่จัดในแต่ละเส้นทางที่ระบุและข้อเสนอพิเศษอื่นใด อันอาจต้องการเพื่อให้เป็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่าได้ดำเนินการโดยถูกต้องตามข้อกำหนดแห่งความตกลงนี้แล้ว

ข้อ 17 การจัดการรายการสถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะจัดส่งรายการสถิติรายคาบหรือ
ข้อสนเทศที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับการจราจรที่รับขนบนบริการที่ตกลงให้แก่กัน เมื่อได้รับการร้องขอ

ข้อ 18 การปรึกษาหารือ

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเมื่อใดก็ได้ในปัญหาใดๆ ที่เกี่ยวกับความตกลงฉบับนี้ การปรึกษาหารือเช่นนั้นให้เริ่มต้นภายในระยะเวลาหกสิบวัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอ เว้นแต่ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเป็นอย่างอื่น

ข้อ 19 การระงับข้อพิพาท

1. ถ้ามีข้อพิพาทใดๆ เกิดขึ้น ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ ในขั้นต้นให้ภาคีผู้ทำความตกลงพยายามตกลงกันโดยการเจรจาหารือระหว่างกัน
2. ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงไม่อาจตกลงกันได้โดยการเจรจา ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายอาจตกลงกัน เสนอข้อพิพาทให้แก่บุคคลหรือองค์คณะใดๆ เพื่อวินิจฉัย หรือภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเสนอข้อพิพาทนั้นไปขอคำวินิจฉัยจากคณะอนุญาโตตุลาการสามคน โดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเป็นผู้เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการฝ่ายละคนและอนุญาโตตุลาการที่ระบุชื่อสองคนนั้น เป็นผู้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องเสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาหกสิบวันนับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้รับการบอกกล่าวจากภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง โดยผ่านทางกรรมาธิการขอให้ชี้ขาดข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ และการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามให้กระทำภายในระยะเวลาอีกสามสิบวันต่อจากนั้นไป ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือถ้าไม่มีการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามภายในระยะเวลาที่กำหนด ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอ ให้ประธานคณะมนตรีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนหนึ่งหรือหลายคนตามความต้องการของกรณี ถ้าประธานคณะมนตรีเป็นผู้มีสัญชาติของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดในสองฝ่ายนั้นหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่นี้ได้ ให้รองประธานคณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการตามที่จำเป็นอนุญาโตตุลาการคนที่สาม จะต้องเป็นคนชาติของรัฐที่สามและจะต้องปฏิบัติหน้าที่ที่ประธานคณะอนุญาโตตุลาการ
3. ภาคีผู้ทำความตกลงรับรองที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยใดๆ ที่ได้รับตามความในวรรค 2 แห่งข้อนี้
4. ถ้าและตราบเท่าที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยที่ได้รับตามวรรค 2 แห่งข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจจำกัด พักใช้ หรือเพิกถอนสิทธิหรือเอกสิทธิใดๆ ที่ตนได้ให้ตามความตกลงฉบับนี้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงที่ฝ่าฝืนหรือแก่สายการบินที่กำหนดที่ฝ่าฝืนนั้นแล้วแต่กรณี

ข้อ 20 การแก้ไขความตกลง

1. หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดพิจารณาแล้วเห็นสมควรแก้ไขบทบัญญัติใดๆ แห่งความตกลงฉบับนี้ ข้อแก้ไขนั้นเมื่อเป็นที่ตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงแล้ว จะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต
2. การแก้ไขภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้อาจตกลงกันโดยตรงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลง ข้อแก้ไขนั้นให้ใช้ได้เป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ได้ตกลงกัน และให้มีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต
3. ในกรณีที่ได้มีการจัดทำอนุสัญญาหลายฝ่ายทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ ซึ่งผูกพันภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ความตกลงฉบับนี้จะได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา เช่นว่านั้น

ข้อ 21 การเลิกความตกลง

1. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเมื่อใดก็ได้ว่าตนได้ตัดสินใจที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้ คำบอกกล่าวเช่นนั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
2. ความตกลงฉบับนี้จะเป็นอันสิ้นสุดหลังจากวันที่ได้รับแจ้งคำบอกกล่าวไปสิบสองเดือน ณ วันสิ้นสุดของตารางการบิน เว้นแต่จะได้มีการตกลงร่วมกัน ให้ถอนคำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้นกำหนดเวลานั้น
3. ในกรณีที่ไม่มี การตอบรับจากภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ให้ถือว่าคำบอกกล่าวเลิกความตกลงเป็นอันได้รับเมื่อเวลาล่วงไปสิบวันหลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับการแจ้ง

ข้อ 22 การจดทะเบียนกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ความตกลงฉบับนี้ จะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ 23 การมีผลใช้บังคับ

ความตกลงฉบับนี้ จะได้รับความเห็นชอบโดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตามขั้นตอนกระบวนการทางกฎหมายของตน และจะมีผลใช้บังคับในวันที่มีการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตยืนยันความเห็นชอบนั้น

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ได้ลงนามความตกลงฉบับนี้

ทำที่.....เมื่อวันที่.....เป็นคู่ฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ทุกฉบับต่างมีความถูกต้องแท้จริงเท่าเทียมกัน

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอาร์เมเนีย

ภาคผนวก

ใบพิกัดเส้นทางบิน

ใบพิกัดเส้นทางบินที่ 1

เส้นทางบินซึ่งอาจดำเนินการเดินอากาศโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของ
ราชอาณาจักรไทย ในทั้งสองทิศทาง :

จุดเริ่มต้น	จุดระหว่างทาง	จุดปลายทาง	จุดผ่าน
จุดต่างๆ ในไทย	-	จุดต่างๆ ในอาร์เมเนีย	-

ใบพิกัดเส้นทางบินที่ 2

เส้นทางบินซึ่งอาจดำเนินการเดินอากาศโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของ
สาธารณรัฐอาร์เมเนีย ในทั้งสองทิศทาง :

จุดเริ่มต้น	จุดระหว่างทาง	จุดปลายทาง	จุดผ่าน
จุดต่างๆ ในอาร์เมเนีย	-	จุดต่างๆ ในไทย	-

หมายเหตุ

สายการบินที่กำหนดอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดต่างๆ ในเส้นทางที่ระบุ ในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวบิน
ก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางบินเริ่มต้นที่จุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง
ฝ่ายที่กำหนดสายการบินนั้น