

(สำเนา)

เลขที่รับ ๑๖๖๖๙/๒๕๕๕ วันที่ ๑ ต.ค. ๒๕๕๕

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๕๓๑๖

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๑ กันยายน ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐฟินแลนด์ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยน  
ทางการทูตของราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐฟินแลนด์

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจฉบับ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ในเรื่องนี้ รวม ๒ ฉบับ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างราชอาณาจักรไทย  
และสาธารณรัฐฟินแลนด์ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตของราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐฟินแลนด์  
รวม ๒ ฉบับ เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจฉบับ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ดังกล่าว รวม ๒ ฉบับ  
มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)

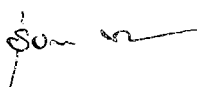
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชินนิโชติ)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

มาตี พิมพ์

โท ทาน

ตรวจ

## Confidential Memorandum of Understanding

Delegations of the aeronautical authorities of Thailand and Finland met in Bangkok on 18 – 19 December 2006 to discuss matters relating to air services between the two countries.

A list of both delegations is attached hereto. (Attachment 1)

The discussions were held in a cordial and friendly atmosphere. The following understandings were reached:

### 1. Designation, Authorisation and Revocation

Both delegations agreed to replace paragraph 1 "Multiple designation" of the Confidential Memorandum of Understanding, signed on 13 January 1996 as follows:

1.1 Both delegations agreed to modify Article 3 of the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Republic of Finland, signed in Bangkok on 11 December 1985 (The Agreement). The new Article 3 is formulated as appears in Attachment 2.

1.2 It is understood that throughout the text of the present Agreement, wherever the words "designated airline" or "any airline" appear, they shall be replaced by "designated airline(s)" or "any airline(s)", as the case may be.

1.3 Both delegations indicated that Finnair Oy and Oy Air Finland shall remain the designated airlines of Finland whereas Thai Airways International Plc. shall remain the designated airline of Thailand.

### 2. Aviation Security

Both delegations agreed to modify Article 4 bis on aviation security, which had been recommended to be inserted in the Agreement signed on 11 December 1985 as stated in the CMU dated 29 October 1999. The new Article is to be read Article 4a (Attachment 3.)

ea

jm

3. Aviation Safety

Both delegations agreed to insert a new Article relating to Aviation Safety into the Agreement as Article 4b. The text is as Attachment 4.

4. Article 7 and a new article on Ground Handling

The two delegations agreed to amend Article 7 of the Agreement and agreed to insert a new Article relating to Ground Handling into the Agreement as Article 7a. The text is as Attachment 5.

5. Tariffs

The two delegations agreed to amend Article 8 of the Agreement. The agreed text is as Attachment 6.

The Finnish delegation had proposed the inclusion of a Standard EC Clause on pricing. The proposed text is as Attachment 7. The Thai delegation took note and suggested to bring this matter to be discussed in the next round of consultations. The Finnish delegation stressed that EC legislation concerning 5<sup>th</sup> freedom traffic within the European Community needed to be taken into account. However, the Finnish delegation felt that the object and purpose of the EC Standard Clause could be complied with by paragraph 5 (b) of the new Article 8 read together with Article 3 and Article 11.

6. Other matter

The Finnish delegation proposed to insert an additional paragraph in Article 5 with regard to taxation of aviation fuel as Attachment 8. The Thai delegation took note and suggested to bring these matters to discuss in the next round of consultation. The Finnish delegation agreed with this suggestion.

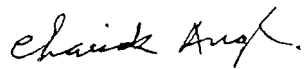
es.

SM

7. Entry into force

The above-mentioned Amendments to the Air Services Agreement will come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes in conformity with paragraph 1 of Article 12 of the said Agreement.

Done at Bangkok on 19 December 2006.



Mr. Chaisak Angkasuwan

For the Thai Delegation



Ms. Susanna Metsälampi

For the Finnish Delegation

Thai Delegation

1. Mr. Chaisak Angkasuwan Leader  
Director General, Department of Civil Aviation
2. Mrs. Parichat Kotcharat  
Director, International Affairs Bureau, Ministry of Transport
3. Mr. Yos Laohasilpsomjitr  
Director, Air Services Agreement and Negotiation Division,  
Department of Civil Aviation
4. Mr. Anant Kanaviwatchai  
Air Transport Technical officer, Department of Civil Aviation
5. Mr. Pyrasak Duangkaew  
Air Transport Technical officer, Department of Civil Aviation
6. Miss Chaweewan Lacksanacharoen  
Air Transport Technical officer, Department of Civil Aviation
7. Miss Pattamawadee Sekanandana  
Third Secretary, Department of International Economic Affairs, Ministry of Foreign Affairs
8. Miss Tidarat Palodom  
Transport Technical officer, International Affairs Bureau, Ministry of Transport
9. Mr. Dussadee Pradithbatuga  
Director, International Affairs Department, Thai Airways International Plc.
10. Mrs. Kornkanoke Theppitak  
Western Region Manager, International Affairs Department, Thai Airways International Plc.
11. Miss Narungorn Maneesri  
International Relations Coordinator, International Affairs Department,  
Thai Airways International Plc.

es.

824

## Finnish Delegation

1. Ms. Susanna Metsälampi Leader  
Deputy Director, Air Transport  
Civil Aviation Authority
2. Ms. Anne Torkkeli  
Ministerial Counsellor, Ministry of Transport and Communications
3. Mr. Jussi Koskela  
First Secretary, Embassy of Finland, Bangkok
4. Mr. Markku Oravainen  
Director Sales, South East Asia & Australia, Finnair

es.

*Su*

## ARTICLE 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airline(s) for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated air carrier(s), in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other party shall, subject to paragraphs 4 and 5 grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

a) in the case of an air carrier designated by Finland:

- i. the air carrier is established in the territory of the Republic of Finland under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Community law; and
- ii. effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- iii. the air carrier has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; and
- iv. the air carrier is owned directly or through majority ownership and effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other States listed in Annex and/or nationals of such other States.

b) in the case of an air carrier designated by Thailand:

- i. a preponderant part of its ownership and effective control are vested in Thailand or in its nationals.

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

es.

Su

4. Either party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier designated by the other party where:
- a) in the case of an air carrier designated by Finland:
    - i. the air carrier is not established in the territory of the Republic of Finland under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Community law; or
    - ii. effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
    - iii. the air carrier does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; or
    - iv. the air carrier is not owned and effectively controlled directly or through majority ownership by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other States listed in Annex and/or nationals of such other States; or
    - v. the air carrier fails to comply with or has infringed the laws or regulations of Thailand, or
    - vi. the air carrier fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement, or
    - vii. the air carrier is already authorised to operate under a bilateral agreement between Thailand and another Member State and Thailand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or
    - viii. the air carrier designated holds an Air Operators Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between Thailand and that Member State and that Member State has denied traffic rights to the air carrier designated by Thailand.
  - b) in the case of an air carrier designated by Thailand:
    - i. the air carrier cannot prove that a preponderant part of its ownership and effective control are vested in Thailand or in its nationals, or
    - ii. the air carrier fails to comply with or has infringed the laws or regulations of Finland, or
    - iii. the air carrier fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

ex.

821



5. In exercising its right under paragraph 4, and without prejudice to its rights under paragraph 4(a) (vii) and (viii) of this Article, Thailand shall not discriminate between air carriers of EC Member States on the grounds of nationality.

6. At any time after the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article have been complied with, the airline(s) so designated and authorised may begin to operate the agreed services, provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of the present Agreement is in force in respect of that service.

7. The right referred to in paragraph 4 of this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate suspension or imposition of necessary conditions is essential to prevent further infringement of such laws and regulations.

es.

su

## Annex

List of other States referred to in Article 3 of this Agreement

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport)

ES.

SM

## ARTICLE 4a

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 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.

es.

SM

## ARTICLE 4b

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operations adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 3 of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of that aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
  - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
  - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

esSm

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

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

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

8. Where Finland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State, the rights of Thailand under this Article between Finland that has designated the airline and Thailand shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

es.

SM

**ARTICLE 7**

1. There shall be a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on their respective routes.
2. The designated airlines of the two Contracting Parties shall enjoy the same facilities existing under the currency regulations of each Contracting Party in selling air transportation. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passenger, mail and cargo. Such transfer shall be at the official rate of exchange, where such a rate exists, or otherwise at a rate accepted by the national bank concerned.
3. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to establish and operate branch offices with staff of its own as well as to appoint any general sales agent in the territory of the other Contracting Party.
4. All the facilities and the rights mentioned in this Article shall be granted to or enjoyed by the designated airline of either Contracting Party on reciprocal basis.

**ARTICLE 7a**

Each designated airline shall have the right to provide its own ground handling services in the territory of the other Contracting Party, on reciprocal basis, or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations application to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

*es.*

*SM*

## ARTICLE 8

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
- b. protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c. protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect government subsidy or support.

If a Contracting Party believes that a tariff warrants intervention under the specific criteria described above, then it shall notify the other Contracting Party pursuant to the provisions set forth in paragraph 3. After compliance with the notification provisions of paragraph 3, a Contracting Party may take unilateral action to prevent the inauguration of such tariff, but only with respect to traffic where the first point on the itinerary (as evidenced by the document authorizing transportation by air) is in own territory.

2. Each Contracting Party may require filing with its aeronautical authorities for approval of tariffs charged or proposed to be charged to or from its territory by designated airlines. Filing by the airlines of both Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, a Party may permit a filing on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a tariff on short notice, the tariffs shall become effective on the propose date for traffic originating in the territory of that Contracting Party.

3. If either Contracting Party believes that a tariff proposed by a designated airline of the other Contracting Party for international transportation between the territories of the Contracting Parties, or by an airline of the other Contracting Party for international air transportation between the territory of the first Contracting Party and a third country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis, is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible, but in no event later than 45 days after the filing date, Either Contracting Party may then request consultations, which shall be held as soon as possible, and in no event later than 30 days after receipt of a notice of dissatisfaction. The Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue.

DS

SM



If notification is not given as provided in this paragraph, the Contracting Party receiving the filing of the tariff shall approve it, or otherwise permit it to enter into effect, on the proposed date of effectiveness.

4. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If a Contracting Party prevents a proposed tariff from becoming effective in accordance with the provisions of paragraph 1 and 3, the comparable tariff previously in effect shall remain in effect.

5. Notwithstanding paragraph 1 and 3 of this Article, each Contracting Party shall allow:

- a. any airline of either Contracting Party or of a third country to meet any tariff, including combinations of tariffs, charged in the marketplace for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, and
- b. any airline of one Contracting Party to meet any tariff, including combinations of tariffs, charged in the marketplace for international air transport between the territory of the other Contracting Party and a third country.

*es.*

*Sm*

**A Standard EC Clause on Pricing**

Notwithstanding paragraphs 1 and 2 of this Article, the prices to be charged by a designated airline of the Kingdom of Thailand for carriage wholly within the European Community, where such carriage serves a point in the Republic of Finland, shall be subject to European Community law. However, a designated airline of the Kingdom of Thailand has the right to match any price offered in the marketplace for such carriage.

cs.

SM

Finland's proposal on taxation of aviation fuel as an additional paragraph in Article 5 of the Agreement

"Notwithstanding the provisions in paragraphs (1) and (2) of this article, nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Finland from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the Kingdom of Thailand that operates between a point in the territory of the Republic of Finland and another point in the territory of the Republic of Finland or in the territory of another European Community Member State."

es.

SM

## บันทึกความเข้าใจลับ

คณะผู้แทนของเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของประเทศไทยและฟินแลนด์ ได้พบกันที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 18-19 ธันวาคม 2549 เพื่อหารือในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบริการเดินอากาศระหว่างทั้งสองประเทศ

รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่าย ปรากฏดังแนบ (เอกสารแนบ 1)

การหารือเป็นไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรี และได้บรรลุถึงความเข้าใจดังนี้

### 1. การกำหนดสายการบิน การอนุญาต และการเพิกถอนใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแทนที่วรรค 1 "สายการบินที่กำหนดหลายสายการบิน" ของบันทึกความเข้าใจลับ ฉบับลงนามวันที่ 13 มกราคม 2539 เป็นดังนี้

1.1 คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงข้อ 3 ของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟินแลนด์ ฉบับลงนามวันที่ 11 ธันวาคม 2528 ที่กรุงเทพฯ (ความตกลงฯ) ข้อ 3 ใหม่ได้ถูกกำหนดไว้ตามที่ปรากฏในเอกสารแนบ 2

1.2 เป็นที่เข้าใจว่า ตลอดด้วยบทของความตกลงฉบับปัจจุบันที่ได้ก็ตามที่ปรากฏคำว่า "สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง" หรือ "สายการบินใด ๆ" จะถูกแทนที่ด้วย "สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสาย" หรือ "สายการบินใด ๆ สายหนึ่งหรือหลายสาย" แล้วแต่กรณี

1.3 คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้แจ้งว่า สายการบินฟินน์แอร์ โอ วาย และ สายการบิน โอ วาย ฟินแลนด์ ยังคงเป็นสายการบินที่กำหนดของฟินแลนด์ ในขณะที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงเป็นสายการบินที่กำหนดของไทย

### 2. การรักษาความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงข้อ 4 ทวิ ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งได้ถูกเสนอให้เพิ่มเติมไว้ในความตกลงฯ ฉบับลงนามวันที่ 11 ธันวาคม 2528 ตามที่ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจลับ ฉบับลงนามวันที่ 29 ตุลาคม 2542 โดยให้ข้อบทใหม่นี้เป็นข้อ 4ก (เอกสารแนบ 3)

### 3. ความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแทรกข้อบทใหม่เกี่ยวกับความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงฯ เป็นข้อ 4x ดังข้อความปรากฏตามเอกสารแนบ 4

### 4. ข้อ 7 และข้อบทใหม่ว่าด้วยการบริการภาคพื้น

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแก้ไขข้อ 7 ของความตกลงฯ และได้ตกลงแทรกข้อบทใหม่เกี่ยวกับการบริการภาคพื้นไว้ในความตกลงฯ เป็นข้อ 7ก ดังข้อความปรากฏตามเอกสารแนบ 5

### 5. พิกัดอัตราค่าขนส่ง

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแก้ไขข้อ 8 ของความตกลงฯ ข้อความที่ได้ตกลงปรากฏตามเอกสารแนบ 6

คณะผู้แทนฟินแลนด์ได้เสนอให้เพิ่มข้อบทมาตรฐานของประชาคมยุโรปว่าด้วยการกำหนดราคามารวมไว้ด้วย ข้อความที่ได้เสนอปรากฏตามเอกสารแนบ 7 คณะผู้แทนไทยรับทราบและเสนอให้นำเรื่องนี้ไปหารือกันในการเจรจาคราวต่อไป คณะผู้แทนฟินแลนด์ได้เห็นว่า กฎหมายของประชาคมยุโรปที่เกี่ยวกับการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ภายในกลุ่มประชาคมยุโรป จำเป็นจะต้องนำมาพิจารณาด้วย อย่างไรก็ตาม คณะผู้แทนฟินแลนด์เห็นว่า วัตถุประสงค์และจุดมุ่งหมายของข้อบทมาตรฐานของประชาคมยุโรปสามารถจะปฏิบัติตามด้วยวรรค 5 (ข) ของข้อ 8 ใหม่ ประกอบข้อ 3 และข้อ 11 ได้อยู่แล้ว

### 6. เรื่องอื่น

คณะผู้แทนฟินแลนด์ได้เสนอให้แทรกวรรคเพิ่มเติมในข้อ 5 เกี่ยวกับภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงการบินดังเอกสารแนบ 8 คณะผู้แทนไทยรับทราบและเสนอให้นำเรื่องเหล่านี้ไปหารือกันในการเจรจาคราวต่อไป คณะผู้แทนฟินแลนด์ได้ตกลงตามข้อเสนอนี้

## 7. การบังคับใช้

การแก้ไขความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศดังกล่าวข้างต้นจะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการยืนยัน โดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต เพื่อให้เป็นไปตามวรรค 1 ของข้อ 12 แห่งความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศดังกล่าว

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549

(ชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ)

นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ  
แทนคณะผู้แทนไทย

(ชูชานนำ เมทซาลามพี)

นางชูชานนำ เมทซาลามพี  
แทนคณะผู้แทนฟินแลนด์

คณะผู้แทนไทย

หัวหน้าคณะ

1. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ  
อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ
2. นางปาริชาติ คชรัตน์  
ผู้อำนวยการสำนักกิจการระหว่างประเทศ กระทรวงคมนาคม
3. นายยศ เลหาศิลป์สมจิตร  
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน กรมการขนส่งทางอากาศ
4. นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย  
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
5. นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว  
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
6. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ  
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
7. นางสาวปัทมาวดี เสขะนันท์  
เลขานุการตรี กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ  
กระทรวงการต่างประเทศ
8. นางสาวธิดารัตน์ ฝิโลดม  
นักวิชาการขนส่ง กระทรวงคมนาคม
9. นายดุษฎี ประดิษฐบาทุกา  
ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ  
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
10. นางกรกนก เทพพิทักษ์  
ผู้จัดการส่วนภาคพื้นตะวันตก ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ  
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
11. นางสาวนริฏญกรณ์ มณีศรี  
เจ้าหน้าที่ประสานงานฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ ส่วนภาคพื้นตะวันตก  
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

## คณะผู้แทนฟินแลนด์

1. นางสาวซูซานน่า เมทซาลามพี  
รองผู้อำนวยการ ด้านการขนส่งทางอากาศ  
องค์การการบินพลเรือน
2. นางสาวแอนน์ ทอร์คเคลี  
ที่ปรึกษารัฐมนตรี  
กระทรวงการขนส่งและการสื่อสาร
3. นายยუსซี กอส-เก-ลา  
เลขานุการเอก  
สถานเอกอัครราชทูตฟินแลนด์ ประจำประเทศไทย
4. นายมาร์คคู โอราไวเนน  
ผู้อำนวยการฝ่ายขาย ประจำภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และออสเตรเลีย  
สายการบินฟินน์แอร์

หัวหน้าคณะ



## ข้อ 3

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ้ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินหนึ่งหรือหลายสายการบิน โดยแจ้งเป็นลายลักษณอักษรไปยังภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่ง เพื่อควมมุงประสงคิในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทงบินที่ระบุ

2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบินเช่นนั้น และคำขออนุญาตจากสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ภาคิอีกฝ้ายหนึ่งจะให้การอนุญาตและออกใบอนุญาตที่เหมาะสมด้วยควมล้ำชำน้อยที่สุด ตามรูปแบบและธรรมเนียมที่ระบุไว้สำหรับการให้อุญาตประกอบการและใบอนุญาตทงเทคนิคต่ง ๆ ภายใต้วรรค 4 และ 5 โดยมีเงื่อนไขว่า

ก. ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยประเทศฟินแลนด์

- 1) สายการบินนั้นก่อตั้งในอาณาเขตของสาธารณรัฐฟินแลนด์ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป และมีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิก ตามกฎหมายประชาคมยุโรป และ
- 2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น และ
- 3) สายการบินมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ'และ
- 4) สายการบินมีเจ้าของโดยตรง หรือ มีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงโดยรัฐสมาชิก และ/หรือ คนชาติของรัฐสมาชิก และ/หรือ โดยรัฐสมาชิกอื่นที่ระบุในภาคผนวก และ/หรือ คนชาติของรัฐอื่นเช่นนั้น

ข. ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย

- 1) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกลงอยู่ในประเทศไทยหรือคนชาติ

3. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ้ายหนึ่ง อาจให้สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งได้รับการกำหนดโดยภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่ง แสดงให้เป็นที่พอใจว่าสายการบินนั้นมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับ ซึ่งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศนั้นใช้อยู่เป็นปกติแก่การดำเนินการบริการเดินอากาศเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของอนุสัญญา

4. ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจปฏิเสธ เพิกถอน พักใช้ หรือจำกัดการให้อนุญาตประกอบการ หรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินที่กำหนดโดยภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อ

ก. ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยประเทศฟินแลนด์

- 1) สายการบินนั้นไม่ได้ก่อตั้งในอาณาเขตของสาธารณรัฐฟินแลนด์ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป หรือไม่มีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิก ตามกฎหมายประชาคมยุโรป หรือ
- 2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบิน ไม่ได้ดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือไม่ได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น หรือ
- 3) สายการบินไม่มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ หรือ
- 4) สายการบินไม่ได้เป็นของและได้รับการควบคุมอันแท้จริงโดยตรง หรือ มีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริง โดยรัฐสมาชิก และ/หรือ คนชาติของรัฐสมาชิก และ/หรือ โดยรัฐสมาชิกอื่นที่ระบุในภาคผนวก และ/หรือ คนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น หรือ
- 5) สายการบินดังกล่าวดำเนินการไม่สอดคล้อง หรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของประเทศไทย หรือ
- 6) สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินการบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับปัจจุบัน หรือ
- 7) สายการบินได้รับอนุญาตให้ดำเนินการภายใต้ความตกลงสองฝ่ายระหว่างไทยและรัฐสมาชิกอื่น และประเทศไทยสามารถแสดงให้เห็นว่า การใช้สิทธิรับขนการจราจรภายใต้ความตกลงนี้ในเส้นทางหนึ่งซึ่งรวมจุดในรัฐสมาชิกอื่น เป็นการหลีกเลี่ยงข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิรับขนการจราจรที่ระบุไว้ในความตกลงอีกฉบับหนึ่งนั้น หรือ
- 8) สายการบินที่กำหนดมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้โดยรัฐสมาชิกและไม่มี ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายระหว่างไทยและรัฐสมาชิกนั้น และรัฐสมาชิกนั้นปฏิเสธสิทธิรับขนการจราจรแก่สายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย

ข. ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย

- 1) สายการบินไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ากรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่ในประเทศไทย หรือคนชาติ หรือ
- 2) สายการบินดังกล่าวดำเนินการไม่สอดคล้อง หรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของประเทศฟินแลนด์ หรือ
- 3) สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินการบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับปัจจุบัน

5. ในการใช้สิทธิภายใต้วรรค 4 และปราศจากผลกระทบต่อสิทธิภายใต้วรรค 4(ก) (7) และ (8) ของข้อนี้ ประเทศไทยจะไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสายการบินของรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปในเหตุเรื่องสัญชาติ
6. หลังจากปฏิบัติตามบทบัญญัติของวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้แล้ว สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งได้รับการกำหนดและได้รับอนุญาตแล้วอาจเริ่มดำเนินการที่ตกลงเมื่อใดก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการนั้นจะไม่ดำเนินการ นอกจากว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งที่จัดทำตามบทบัญญัติแห่งข้อ 8 ของความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับอยู่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบริการนั้น
7. สิทธิตามที่ระบุไว้ในวรรค 4 ของข้อนี้ จะดำเนินการได้หลังจากการปรึกษาหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น นอกจากจำเป็นต้องพักการใช้สิทธิ หรือตั้งบังคับเงื่อนไขที่จำเป็นโดยฉับพลัน เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับเช่นว่านั้นต่อไปอีก

ภาคผนวก

รายชื่อรัฐอื่น ๆ ที่อ้างถึงในข้อ 3 ของความตกลงฉบับนี้

- (ก) สาธารณรัฐไอซ์แลนด์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ข) ราชรัฐลิกเตนสไตน์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ค) ราชอาณาจักรนอร์เวย์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ง) สมาพันธรัฐสวิส (ภายใต้ความตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและสมาพันธรัฐสวิสว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ)

## ข้อ 4ก

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลง ยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำ โดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปราม การยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญา ว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และพิธีสารว่าด้วยการปราบปรามการกระทำรุนแรง อันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการแก่การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ลงนามที่ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988

2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคิผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อ ป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอื่นอันมิชอบ ด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัย ของการบินพลเรือน

3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคิผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษา ความปลอดภัยการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวก ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่าส่วนที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย เช่นว่านั้น มีผลใช้กับภาคิผู้ทำความตกลง ภาคิผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานใน ทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขต ของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษา ความปลอดภัยเช่นว่านั้น

4. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า ผู้ประกอบการอากาศยานดังกล่าวอาจถูกกำหนดให้ต้อง ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่ระบุในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาคิผู้ทำความตกลง อีกฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำ ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้มาตรการที่ พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตน ที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคน โดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือชน ขึ้น ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคิผู้ทำความตกลงอีก ฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุที่อากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและ ลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาติ ผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการ อันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

## ข้อ 4ข

1. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอในเวลาใด ๆ ให้มีการหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ อากาศยาน หรือการทำการบิน ที่นำมาใช้โดยภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การหารือเช่นนั้นจะต้องเกิดขึ้นภายในสามสิบ (30) วันนับจากที่มีการร้องขอ
2. ในการหารือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพบว่าภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้ซึ่งหรือดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องดังกล่าวอย่างน้อยได้ผลเท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกจะต้องแจ้งให้ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงการค้นพบเหล่านั้นและขั้นตอนต่าง ๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นจะต้องดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม ความล้มเหลวในการดำเนินการที่เหมาะสมภายในสิบห้า (15) วัน หรือนานกว่านี้ตามที่ตกลงกันของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะเป็นเหตุแห่งการนำมาใช้ซึ่งข้อ 3 ของความตกลงฯ นี้
3. โดยไม่คำนึงถึงหน้าที่ตามที่อ้างถึงในข้อ 33 ของอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันว่าอากาศยานใด ๆ ที่ทำการบินโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ในบริการที่ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งในขณะที่อากาศยานอยู่ภายในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง อาจอยู่ภายใต้การตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับอำนาจของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งในอากาศยานและรอบอากาศยานเพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานและลูกเรือ รวมทั้งสภาพที่ปรากฏของอากาศยานและอุปกรณ์ต่าง ๆ ของอากาศยาน (ในข้อนี้เรียกว่า "การตรวจสอบในลานจอด") ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าที่ไม่สมเหตุผล
4. หากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใดเป็นผลให้
  - ก. มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานหรือการทำการบินของอากาศยานนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น หรือ
  - ข. มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าขาดการบำรุงรักษาที่มีประสิทธิผล และขาดการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น ภายใต้วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในข้อ 33 ของอนุสัญญา ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายที่ทำการตรวจสอบสามารถที่จะสรุปได้อย่างอิสระว่าคุณสมบัติต่าง ๆ ในใบรับรองหรือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือลูกเรือของอากาศยานนั้นได้ถูกออกให้หรือเทียบให้ยังมีผลใช้บังคับอยู่ หรือคุณสมบัติต่าง ๆ ที่อากาศยานที่ใช้ทำการบินนั้น ไม่ได้เท่าเทียมกับหรือสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

5. ในกรณีที่การเข้าไปเพื่อดำเนินการตรวจสอบในลานจอดกับอากาศยานที่ใช้ทำการบินโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ข้างต้น ได้รับการปฏิเสธจากตัวแทนของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสามารถจะลงความเห็นได้อย่างอิสระว่ามีเหตุร้ายแรงอันควรเชื่อตามที่อ้างถึงไว้ในวรรค 4 ข้างต้นเกิดขึ้น และนำไปสู่ผลสรุปตามที่กำหนดไว้ในวรรคนั้น

6. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตให้สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยทันทีที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกสรุปว่าการดำเนินการโดยทันทีมีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการทำการบินของสายการบิน ไม่ว่าจะเป็ผลมาจากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใด การปรึกษาหารือหรืออื่นใด

7. การปฏิบัติใด ๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค 2 หรือวรรค 6 ข้างต้น จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป

8. กรณีที่ซึ่งฝ่ายฟินแลนด์ได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกของประชาคมยุโรปอื่น สิทธิต่าง ๆ ของไทยภายใต้ข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบินของความตกลงระหว่างประเทศฟินแลนด์ที่ได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนดและประเทศไทยนี้ จะนำไปใช้อย่างเท่าเทียมในเรื่องการนำไปใช้ การใช้สิทธิ หรือการคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยโดยรัฐสมาชิกของประชาคมยุโรปอื่นนั้น และในเรื่องของการอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศแก่สายการบินนั้น



## ข้อ 7

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะมีโอกาสอย่างยุติธรรมและเท่าเทียมกัน ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุของตน
2. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองมีสิทธิใช้สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ซึ่งเหมือนกันภายใต้ข้อบังคับทางการเงินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในการขายด้านการขนส่งทางอากาศ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่จะ โอนโดยเสรี ซึ่งเงินเหลือจ่ายจากรายได้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ และ สินค้า ซึ่งสายการบินนั้นได้รับในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรก การโอนเช่นนั้นจะต้องเป็น อัตราแลกเปลี่ยนทางการ ในกรณีที่มีอัตราเช่นนั้นอยู่ หรือมิฉะนั้นจะต้องเป็นอัตราที่ได้รับการยอมรับ จากธนาคารแห่งชาติที่เกี่ยวข้อง
3. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิจัดตั้งและดำเนินการสำนักงาน สาขาพร้อมด้วยพนักงานของตนเอง รวมทั้งแต่งตั้งตัวแทนการขายทั่วไปใด ๆ ในอาณาเขตของภาคี ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
4. สิ่งอำนวยความสะดวกและสิทธิทั้งหมดที่กล่าวถึงข้างต้น สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำ ความตกลงฝ่ายหนึ่งจะได้รับอนุญาตหรือได้รับสิทธิบนพื้นฐานต่างตอบแทน

## ข้อ 7ก

สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะจัดหาบริการภาคพื้นของตนเองในอาณาเขตของภาคีผู้ทำ ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง บนพื้นฐานต่างตอบแทน หรือมิฉะนั้นมีสิทธิทำสัญญาว่าจ้างบริการเหล่านี้ทั้งหมด หรือบางส่วนแล้วแต่จะเลือกกับผู้ให้บริการที่ได้รับอนุญาตให้จัดหาบริการดังกล่าว ที่ซึ่งหรือตราบเท่าที่ กฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบริการภาคพื้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งห้ามหรือ จำกัดเสรีภาพในการทำสัญญาในบริการเหล่านี้ หรือการให้บริการตนเอง สายการบินที่กำหนดแต่ละสาย จะต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันในเรื่องการเข้าถึงการบริการตนเองและบริการภาคพื้นที่จัดหา โดยผู้ให้บริการรายหนึ่งหรือหลายราย

## ข้อ 8

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะยินยอมให้สายการบินที่กำหนดแต่ละสายกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งทางอากาศบนพื้นฐานของข้อพิจารณาการค้าในตลาดการค้า การเข้าแทรกแซงโดยภาคีให้จำกัดเฉพาะเพียงแก่

- ก. การป้องกันการกำหนดอัตราค่าขนส่ง หรือการกระทำที่เลือกปฏิบัติเกินสมควร
- ข. การคุ้มครองผู้ใช้บริการจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สูงเกินสมควร หรือถูกจำกัดเกินสมควรอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการใช้ฐานะผู้ครองตลาดอย่างไม่ถูกต้อง และ
- ค. การคุ้มครองสายการบินต่าง ๆ จากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ต่ำเกินสภาพความเป็นจริงอันเป็นผลจากการได้รับการอุดหนุน หรือการสนับสนุนจากรัฐบาลทั้งทางตรงและทางอ้อม

หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเห็นว่า พิกัดอัตราค่าขนส่งใดสมควรได้รับการแทรกแซงตามหลักเกณฑ์ที่อธิบายไว้ข้างต้น ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นจะต้องแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ภายหลังจากที่ได้ปฏิบัติตามขั้นตอนการบอกกล่าวที่กำหนดไว้ในวรรค 3 แล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งสามารถที่จะใช้มาตรการฝ่ายเดียวเพื่อป้องกันการเริ่มใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าว แต่เฉพาะสำหรับการจราจรที่จุดแรกของการเดินทาง (ตามหลักฐานที่ปรากฏในเอกสารอนุญาตการขนส่งทางอากาศ) อยู่ในอาณาเขตของตน

2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจกำหนดให้สายการบินที่กำหนดยื่นขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่จะเรียกเก็บหรือพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอจะเรียกเก็บในอาณาเขตของตนต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศเพื่ออนุมัติ การกำหนดให้ยื่นคำขอของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องไม่เกินกว่า 60 วันก่อนวันมีผลใช้บังคับที่เสนอไว้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจอนุญาตในแต่ละกรณีให้สายการบินยื่นคำขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งภายในเวลาที่สั้นกว่าที่กำหนดไว้ปกติ หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอนุญาตให้สายการบินยื่นพิกัดอัตราค่าขนส่งโดยแจ้งล่วงหน้าอย่างกระชั้นชิด พิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับในวันที่เสนอขอสำหรับการจราจรที่มีจุดเริ่มต้นออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

3. หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเชื่อว่า พิกัดอัตราค่าขนส่งใดที่เสนอโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาคีทั้งสอง หรือโดยสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกกับประเทศที่สาม ซึ่งในทั้งสองกรณีนี้ให้รวมถึงการขนส่งที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการส่งต่อช่วงระหว่างต่างสายการบินกัน (interline) หรือการส่งต่อช่วงระหว่างสายการบินเดียวกัน (intra-line) นั้น ไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาตามที่ระบุไว้ในวรรค 1 แห่งข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงนั้นจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุผลที่ตนไม่พอใจโดยเร็วที่สุด

เท่าที่จะเป็นไปได้ แต่ต้องไม่ช้ากว่า 45 วัน หลังจากวันที่ยื่นคำขอ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง อาจจะร้องขอให้มีการปรึกษาหารือ ซึ่งจะต้องจัดให้มีขึ้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และต้องไม่ช้ากว่า 30 วัน หลังจากที่ได้รับคำบอกกล่าวถึงความไม่พอใจ ภาคีทั้งสองจะร่วมมือกันจัดหาข้อมูลที่จำเป็น สำหรับการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ หากมิได้มีการบอกกล่าวตามที่บัญญัติไว้ในวรรคนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้รับคำขอให้พิกัดอัตราค่าขนส่งจะให้ความเห็นชอบ หรือไม่ก็ยินยอมให้พิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าวมีผลใช้บังคับ ในวันที่เสนอให้มีผลใช้บังคับ

4. หากภาคีทั้งสองฝ่ายสามารถตกลงกันได้ในเรื่องเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งเป็นเหตุให้มีการแจ้งถึงความไม่พอใจไว้ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามของตนอย่างดีที่สุดในการทำให้ความตกลงนั้นมีผลบังคับใช้ หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งขัดขวางมิให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอนั้นมีผลใช้บังคับตามที่บัญญัติไว้ในวรรค 1 และ 3 แล้ว ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เทียบเคียงกันได้ ซึ่งใช้อยู่ก่อนยังคงมีผลอยู่

5. โดยไม่คำนึงถึงความในวรรค 1 และ 3 แห่งข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องอนุญาตให้

ก. สายการบินใด ๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือของประเทศที่สามใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งเดียวกันนั้น รวมทั้งการรวมพิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ตามที่เรียกเก็บในตลาด สำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสอง และ

ข. สายการบินใด ๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งเดียวกันนั้น รวมทั้งการรวมพิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ตามที่เรียกเก็บในตลาดสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกับประเทศที่สาม

### ข้อบทมาตรฐานประชาคมยุโรปว่าด้วยการกำหนดราคา

โดยไม่คำนึงถึงความในวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้ ราคาที่จะเรียกเก็บโดยสายการบินที่กำหนดของ  
ราชอาณาจักรไทยสำหรับการขนส่งภายในประชาคมยุโรปทั้งหมด ที่ซึ่งการขนส่งเช่นนั้นเป็นบริการ  
ณ จุดในสาธารณรัฐฟินแลนด์ จะอยู่ภายใต้กฎหมายของประชาคมยุโรป อย่างไรก็ตาม สายการบินที่กำหนด  
ของราชอาณาจักรไทยมีสิทธิที่จะใช้ราคาใด ๆ ที่เสนออยู่ในตลาดสำหรับการขนส่งเช่นนั้น

ข้อเสนอของฝ่ายฟินแลนด์ว่าด้วยการเรียกเก็บภาษีอากรสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงการบิน เป็นวรรคที่จะเพิ่มเติมไว้ในข้อ 5 ของความตกลงฉบับนี้

โดยไม่คำนึงถึงบทบัญญัติในวรรค (1) และ (2) ของข้อนี้ บนพื้นฐานการไม่เลือกปฏิบัติ ไม่มีข้อความใดในความตกลงนี้จะขัดขวางประเทศฟินแลนด์จากการเก็บภาษี ค่าอากร ค่าภาระ หรือ ค่าธรรมเนียมสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่เติมในประเทศฟินแลนด์เพื่อใช้ในอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทยที่ทำการบินระหว่างจุดในสาธารณรัฐฟินแลนด์กับจุดอื่นในอาณาเขตของสาธารณรัฐฟินแลนด์ หรือจุดในอาณาเขตของรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปอื่น

*Draft  
(Thai Note)*

No. /

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

B.E. 2552 (2009)

Excellency,

I have the honour to refer to the consultation held in Bangkok on 18-19 December 2006 to discuss matters relating to the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Republic of Finland, done on 11 December 1985 (hereinafter referred to as “the Agreement”).

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

1. Designation, Authorisation and Revocation

Both delegations agreed to replace paragraph 1 “Multiple designation” of the Confidential Memorandum of Understanding, signed on 13 January 1996 as follows:

1.1 Both delegations agreed to modify Article 3 of the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Republic of Finland, signed in Bangkok on 11 December 1985 (The Agreement). The new Article 3 is formulated as appears in Attachment 1.

1.2 It is understood that throughout the text of the present Agreement, wherever the words “designated airline” or “any airline” appear, they shall be replaced by “designated airline(s)” or “any airline(s)”, as the case maybe.

1.3 Both delegations indicated that Finnair Oy and Oy Air Finland shall remain the designated airlines of Finland whereas Thai Airways International Plc. shall remain the designated airline of Thailand.

2. Aviation Security

Both delegations agreed to modify Article 4 bis on aviation security, which had been recommended to be inserted in the Agreement signed on 11 December 1985 as stated in the CMU dated 29 October 1999. The new Article is to be read Article 4a (Attachment 2.)

3. Aviation Safety

Both delegations agreed to insert a new Article relating to Aviation Safety into the Agreement as Article 4b. The text is as Attachment 3.

#### 4. Article 7 and a new article on Ground Handling

The two delegations agreed to amend Article 7 of the Agreement and agreed to insert a new Article relating to ground Handling into the Agreement as Article 7a. The text is as Attachment 4.

#### 5. Tariffs

The two delegations agreed to amend Article 8 of the Agreement. The agreed text is as Attachment 5.

The Finnish delegation had proposed the inclusion of a standard EC Clause on pricing. The proposed text is as Attachment 6. The Thai delegation took note and suggested to bring this matter to be discussed in the next round of consultations. The Finnish delegation stressed that EC legislation concerning 5<sup>th</sup> freedom traffic within the European Community needed to be taken into account. However, the Finnish delegation felt that the object and purpose of the EC Standard Clause could be complied with by paragraph 5 (b) of the new Article 8 read together with Article 3 and Article 11.

#### 6. Other matter

The Finnish delegation proposed to insert an additional paragraph in Article 5 with regard to taxation of aviation fuel as Attachment 7. The Thai delegation took note and suggested to bring these matters to discuss in the next round of consultation. The Finnish delegation agreed with this suggestion.

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

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

*Draft*  
*(Finnish Note)*

No.

Excellency,

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

"I have the honour to refer to the consultation held in Bangkok on 18-19 December 2006 to discuss matters relating to the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Republic of Finland, done on 11 December 1985 (hereinafter referred to as "the Agreement").

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

1. Designation, Authorisation and Revocation

Both delegations agreed to replace paragraph 1 "Multiple designation" of the Confidential Memorandum of Understanding, signed on 13 January 1996 as follows:

1.1 Both delegations agreed to modify Article 3 of the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Republic of Finland, signed in Bangkok on 11 December 1985 (The Agreement). The new Article 3 is formulated as appears in Attachment 1.

1.2 It is understood that throughout the text of the present Agreement, wherever the words "designated airline" or "any airline" appear, they shall be replaced by "designated airline(s)" or "any airline(s)", as the case maybe.

1.3 Both delegations indicated that Finnair Oy and Oy Air Finland shall remain the designated airlines of Finland whereas Thai Airways International Plc. shall remain the designated airline of Thailand.

2. Aviation Security

Both delegations agreed to modify Article 4 bis on aviation security, which had been recommended to be inserted in the Agreement signed on 11 December 1985 as stated in the CMU dated 29 October 1999. The new Article is to be read Article 4a (Attachment 2.)



### 3. Aviation Safety

Both delegations agreed to insert a new Article relating to Aviation Safety into the Agreement as Article 4b. The text is as Attachment 3.

### 4. Article 7 and a new article on Ground Handling

The two delegations agreed to amend Article 7 of the Agreement and agreed to insert a new Article relating to ground Handling into the Agreement as Article 7a. The text is as Attachment 4.

### 5. Tariffs

The two delegations agreed to amend Article 8 of the Agreement. The agreed text is as Attachment 5.

The Finnish delegation had proposed the inclusion of a standard EC Clause on pricing. The proposed text is as Attachment 6. The Thai delegation took note and suggested to bring this matter to be discussed in the next round of consultations. The Finnish delegation stressed that EC legislation concerning 5<sup>th</sup> freedom traffic within the European Community needed to be taken into account. However, the Finnish delegation felt that the object and purpose of the EC Standard Clause could be complied with by paragraph 5 (b) of the new Article 8 read together with Article 3 and Article 11.

### 6. Other matter

The Finnish delegation proposed to insert an additional paragraph in Article 5 with regard to taxation of aviation fuel as Attachment 7. The Thai delegation took note and suggested to bring these matters to discuss in the next round of consultation. The Finnish delegation agreed with this suggestion.

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

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

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

ร่าง  
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายไทย)

ที่ /

กระทรวงการต่างประเทศ

ถนนศรีอยุธยา

กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

พศ. ๒๕๕๒ (ค.ศ. ๒๐๐๙)

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่อ้างถึงการหารือ ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๑๘-๑๙ ธันวาคม ๒๕๔๙ เพื่อหารือเกี่ยวกับความตกลงเรื่องบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟินแลนด์ ลงนามเมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๒๘ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "ความตกลง")

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. การกำหนดสายการบิน การอนุญาต และการเพิกถอนใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแทนที่วรรค ๑ "สายการบินที่กำหนดหลายสายการบิน" ของบันทึกความเข้าใจฉบับลงนามวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๓๙ เป็นดังนี้

๑.๑ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงข้อ ๓ ของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟินแลนด์ ฉบับลงนามวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๒๘ ที่กรุงเทพฯ (ความตกลงฯ) ข้อ ๓ ใหม่ได้ถูกกำหนดไว้ตามที่ปรากฏในเอกสารแนบ ๑

๑.๒ เป็นที่เข้าใจว่า ตลอดด้วยบทของความตกลงฉบับปัจจุบันที่ได้ก็ตามที่ปรากฏคำว่า "สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง" หรือ "สายการบินใด ๆ" จะถูกแทนที่ด้วย "สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสาย" หรือ "สายการบินใด ๆ สายหรือหลายสาย" แล้วแต่กรณี

๑.๓ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้แจ้งว่า สายการบินฟินน์แอร์ โอ วาย และสายการบิน โอ วาย ฟินแลนด์ ยังคงเป็นสายการบินที่กำหนดของฟินแลนด์ ในขณะที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงเป็นสายการบินที่กำหนดของไทย

๒. การรักษาความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงข้อ ๔ ทวิ ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งได้ถูกเสนอให้เพิ่มเติมไว้ในความตกลงฯ ฉบับลงนามวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๒๘ ตามที่ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจฉบับลงนามวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๔๒ โดยให้ข้อบทใหม่นี้เป็นข้อ ๔ก (เอกสารแนบ ๒)

### ๓. ความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแทรกข้อบทใหม่เกี่ยวกับความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงฯ เป็นข้อ ๔๗ ดังข้อความปรากฏตามเอกสารแนบ ๓

### ๔. ข้อ ๗ และข้อบทใหม่ว่าด้วยการบริการภาคพื้น

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแก้ไขข้อ ๗ ของความตกลงฯ และได้ตกลงแทรกข้อบทใหม่เกี่ยวกับการบริการภาคพื้นไว้ในความตกลงฯ เป็นข้อ ๗ก ดังข้อความปรากฏตามเอกสารแนบ ๔

### ๕. พิกัดอัตราค่าขนส่ง

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแก้ไขข้อ ๘ ของความตกลงฯ ข้อความที่ได้ตกลงปรากฏตามเอกสารแนบ ๕

คณะผู้แทนฟินแลนด์ได้เสนอให้เพิ่มข้อบทมาตรฐานของประชาคมยุโรปว่าด้วยการกำหนดราคามารวมไว้ด้วย ข้อความที่ได้เสนอปรากฏตามเอกสารแนบ ๖ คณะผู้แทนไทยรับทราบและเสนอให้นำเรื่องนี้ไปหารือกันในการเจรจาคราวต่อไป คณะผู้แทนฟินแลนด์ได้เน้นว่า กฎหมายของประชาคมยุโรปที่เกี่ยวกับการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ภายในกลุ่มประชาคมยุโรป จำเป็นจะต้องนำมาพิจารณาด้วย อย่างไรก็ตาม คณะผู้แทนฟินแลนด์เห็นว่า วัตถุประสงค์และจุดมุ่งหมายของข้อบทมาตรฐานของประชาคมยุโรปสามารถจะปฏิบัติตามด้วยวรรค ๕ (ข) ของข้อ ๘ ใหม่ และข้อ ๑๑ ได้อยู่แล้ว

### ๖. เรื่องอื่น

คณะผู้แทนฟินแลนด์ได้เสนอให้แทรกวรรคเพิ่มเติมในข้อ ๕ เกี่ยวกับภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงการบินดังเอกสารแนบ ๘ คณะผู้แทนไทยรับทราบและเสนอให้นำเรื่องเหล่านี้ไปหารือกันในการเจรจาคราวต่อไปคณะผู้แทนฟินแลนด์ได้ตกลงตามข้อเสนอนี้

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟินแลนด์ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย

## ร่าง

### (หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายสาธารณรัฐฟินแลนด์)

ที่

ฯพณฯ

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

“ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่อ้างถึงการหารือ ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงเทพ เมื่อวันที่ ๑๘-๑๙ ธันวาคม ๒๕๔๙ เพื่อหารือเกี่ยวกับความตกลงเรื่องการบินระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟินแลนด์ ลงนามเมื่อวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๒๘ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “ความตกลง”)

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

#### ๑. การกำหนดสายการบิน การอนุญาต และการเพิกถอนใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแทนที่วรรค ๑ “สายการบินที่กำหนดหลายสายการบิน” ของบันทึกความเข้าใจฉบับลงนามวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๓๙ เป็นดังนี้

๑.๑ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงข้อ ๓ ของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟินแลนด์ ฉบับลงนามวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๒๘ ที่กรุงเทพฯ (ความตกลงฯ) ข้อ ๓ ใหม่ได้ถูกกำหนดไว้ตามที่ปรากฏในเอกสารแนบ ๑

๑.๒ เป็นที่เข้าใจว่า ตลอดตวับทของความตกลงฉบับปัจจุบันที่ได้ก็ตามที่ปรากฏคำว่า “สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง” หรือ “สายการบินใด ๆ” จะถูกแทนที่ด้วย “สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสาย” หรือ “สายการบินใด ๆ สายหรือหลายสาย” แล้วแต่กรณี

๑.๓ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้แจ้งว่า สายการบินฟินน์แอร์ โอ วาย และสายการบิน โอ วาย ฟินแลนด์ ยังคงเป็นสายการบินที่กำหนดของฟินแลนด์ ในขณะที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงเป็นสายการบินที่กำหนดของไทย

#### ๒. การรักษาความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงข้อ ๔ ทวิ ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบิน ซึ่งได้ถูกเสนอให้เพิ่มเติมไว้ในความตกลงฯ ฉบับลงนามวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๒๘ ตามที่ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจฉบับลงนามวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๔๒ โดยให้ข้อบทใหม่นี้เป็นข้อ ๔ก (เอกสารแนบ ๒)

#### ๓. ความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแทรกข้อบทใหม่เกี่ยวกับความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงฯ เป็นข้อ ๔ข ดังข้อความปรากฏตามเอกสารแนบ ๓

#### ๔. ข้อ ๗ และข้อบทใหม่ว่าด้วยการบริการภาคพื้น

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแก้ไขข้อ ๗ ของความตกลงฯ และได้ตกลงแทรกข้อบทใหม่เกี่ยวกับการบริการภาคพื้นไว้ในความตกลงฯ เป็นข้อ ๗ก ดังข้อความปรากฏตามเอกสารแนบ ๔

#### ๕. พิกัดอัตราค่าขนส่ง

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแก้ไขข้อ ๘ ของความตกลงฯ ข้อความที่ได้ตกลงปรากฏตามเอกสารแนบ ๕

คณะผู้แทนฟินแลนด์ได้เสนอให้เพิ่มข้อบทมาตรฐานของประชาคมยุโรปว่าด้วยการกำหนดราคามารวมไว้ด้วย ข้อความที่ได้เสนอปรากฏตามเอกสารแนบ ๖ คณะผู้แทนไทยรับทราบและเสนอให้นำเรื่องนี้ไปหารือกันในการเจรจาคราวต่อไป คณะผู้แทนฟินแลนด์ได้เห็นว่า กฎหมายของประชาคมยุโรปที่เกี่ยวกับการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ภายในในกลุ่มประชาคมยุโรป จำเป็นจะต้องนำมาพิจารณาด้วย อย่างไรก็ตาม คณะผู้แทนฟินแลนด์เห็นว่า วัตถุประสงค์และจุดมุ่งหมายของข้อบทมาตรฐานของประชาคมยุโรปสามารถจะปฏิบัติตามด้วยวรรค ๕ (ข) ของข้อ ๘ ใหม่ และข้อ ๑๑ ได้อยู่แล้ว

#### ๖. เรื่องอื่น

คณะผู้แทนฟินแลนด์ได้เสนอให้แทรกวรรคเพิ่มเติมในข้อ ๕ เกี่ยวกับภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงการบินดังเอกสารแนบ ๘ คณะผู้แทนไทยรับทราบและเสนอให้นำเรื่องเหล่านี้ไปหารือกันในการเจรจาคราวต่อไปคณะผู้แทนฟินแลนด์ได้ตกลงตามข้อเสนอนี้

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟินแลนด์ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ”

สำหรับคำตอบ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะแจ้งแก่ ฯพณฯ ว่า ข้อยืนยันดังกล่าวเป็นที่ยอมรับได้ของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟินแลนด์ และหนังสือของ ฯพณฯ และหนังสือตอบกลับฉบับนี้จะถือเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ที่ระบุไว้ในหนังสือฉบับนี้

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย