

(สำเนา)

เลขรับ ๑๓๐๙๘/๒๕๕๕ วันที่ ๙ ต.ค. ๒๕๕๕

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๗๓๕๖

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๘ ตุลาคม ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกความเข้าใจระหว่างราชอาณาจักรไทยและราชอาณาจักรสเปน และร่างหนังสือแลกเปลี่ยน
ทางการทูตระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสเปน

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจฯ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ในเรื่องนี้ รวม ๒ ฉบับ

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกความเข้าใจระหว่างราชอาณาจักรไทย
และราชอาณาจักรสเปน และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ
รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสเปน รวม ๒ ฉบับ เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจฯ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ดังกล่าว รวม ๒ ฉบับ
มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

(ลงชื่อ) ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง
ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร
(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง

(นางสาวรุ่งนภา ชินธิโชติ)

ผู้บังคับบัญชาในกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

จิราภา พิมพ์

วิภา ทาน

๒๐๖๖๖๖ ตรวจ

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

Delegations of the Aeronautical Authorities of the Kingdom of Spain and of the Kingdom of Thailand met in Madrid on 7 and 8 November 2005 to discuss matters concerning the air services between the two countries.

The consultations were held in a cordial and friendly atmosphere.

A list of the composition of the Delegations is attached hereto as Attachment I.

1. Revision of the Air Services Agreement.

The Spanish Delegation explained the current legal situation affecting the Air Services Agreements concluded by E.U. Member States and Third countries as a consequence of the decisions of the European Court of Justice of 5 November 2002. In this context, it informed on the need to include the Community designation clause as well as the other Community standard clauses in the Bilateral Air Services Agreement, indicating that otherwise the Agreement would remain open to legal challenge. Furthermore, any agreement reached during this round of consultations that would not contemplate such clauses would be a provisional agreement subject to legal scrutiny by the European Commission, and should be amended before a twelve month period.

The Thai Delegation expressed that the aforementioned clauses are currently being analyzed and that after some previous contacts with the EU Commission, they are giving positive consideration to the conclusion of the so called "Horizontal Agreement" with the Community, which would resolve the legal uncertainty.

On the issue of exemption from fuel taxation, the Spanish Delegation stated that nothing in the Agreement should prevent EU Member States to agree on fuel taxation in operations between their territories, in accordance with community legislation. In this sense, it further stated that it was not the intention of Spain to apply such a measure.

The Thai Delegation expressed their disconformity with any fuel taxation.

As regards Articles 11 and 12 on Safety and Security, the Thai Delegation stated the need to discuss some of the provisions proposed within its Air Services Committee. The provisions in question are left in bold and between square brackets, for further analysis.

Both Delegations reviewed the text of the Agreement, other than the Community Clauses, and of its Annex, including a new Code Share Clause, so as to update it pursuant to current requirements of the air transport industry.

The new text is attached as Attachment II to this Memorandum of Understanding.

Kow

9

2. Designation of Airlines

Both Delegations agreed to replace the present regime of single designation of airlines with a multiple designation regime.

3. Routes to be operated by the designated airlines.

Both Delegations agreed the following:

Routes to be operated by the airlines designated by the Kingdom of Spain:

Points in Spain – intermediate points – points in Thailand – three points beyond and vv.

Routes to be operated by the airlines designated by the Kingdom of Thailand:

Points in Thailand – intermediate points – points in Spain – three points beyond and vv.

The intermediate points and points beyond of routes indicated above shall be selected by the designated airlines of each Contracting Party.

The possibility of exercising fifth freedom traffic rights on the intermediate points and points beyond established above shall be determined by agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

The designated airlines may change the order or omit one or more points on the routes indicated above, in whole or part of its services, provided that the departure point of the route is located in the territory of the Contracting Party which has designated such airlines.

4. Capacity, Frequencies and Traffic Rights

The Thai Delegation stated its interest to establish an "Open Skies" regime, regarding routes and rights.

The Spanish Delegation expressed its willingness to fully liberalise third and fourth freedom traffic rights between the two countries, while further fifth freedom liberalisation remains to be agreed between the Aeronautical Authorities of both Parties, in the light of market developments.

After an extensive exchange of points of view, both Delegations agreed the following operating framework:

In the operation of the agreed services in the specified routes, the designated airlines of each Contracting Party, shall be allowed to operate full third and fourth freedom traffic rights, without limitations regarding the number of frequencies and type of aircraft used, and shall also be allowed to coterminalyze, in the same service, points located in the territory of the other Contracting Party.

7

Kan

he designated airlines of each Contracting Party may exercise fifth freedom traffic rights, up to three weekly frequencies as follows:

- a) The designated airlines of each Contracting Party may exercise full fifth freedom traffic rights on the sectors to/from the intermediate points on its respective specified routes.
- b) The designated airlines of each Contracting Party may as well exercise full fifth freedom traffic rights on the points beyond, when the sector is not being operated by the designated airlines of the other Contracting Party.
- c) The designated airlines of Spain may as well exercise fifth freedom traffic rights up to two weekly frequencies on a point beyond Bangkok, to be freely selected, in a sector operated by the designated airlines of Thailand.
- d) In addition to traffic rights mentioned in paragraphs a), b) and c) above, more fifth freedom traffic rights may be granted subject to agreement by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

5. Code share clause:

Both Delegations agreed the following code share clause.

- When operating or holding out (i.e., selling transportation under its own code on flights operated by another airline) the agreed services on the specified routes or on any sector of the routes, the airlines of each Contracting Party designated as the operating airline and/or the non-operating airline (hereinafter referred to as the "marketing" airline), may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked space or code sharing with:
 - an airline or airlines of the same Contracting Party;
 - an airline or airlines of the other Contracting Party; and
 - an airline or airlines of third countries. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Aeronautical Authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.
- Capacity offered by a designated airline as the marketing airline on the services operated by other airlines, shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said marketing airline.
- Where a designated airline operates services as the operating airline under code-share arrangements, the total capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said operating airline.
- All airlines involved in code-share arrangements shall hold the appropriate route rights.

- No fifth freedom rights shall be exercised on code-share services by the designated airlines acting as marketing airlines.
 - Code-share services shall meet the regulatory requirements normally applied to such operations by the Contracting Parties, such as protection of and information to passengers, security, liability and any other requirements generally applied to other airlines operating international traffic.
 - Where the provision of code share services implies a change of aircraft (change of gauge) the designated airline marketing the service shall have the right to transfer its traffic from one aircraft to another aircraft or to several aircraft destined for the territory of the other Contracting Party, regardless of the type of aircraft and provided that the service is scheduled as a direct connection flight.
 - Where selling facilities are available, the marketing airline shall clearly inform passengers at the point of sale of the services, of the airline that will operate each sector of the services.
 - The designated airlines of either Contracting Party shall submit the programs and schedules of the services concerned for consideration and, where appropriate, approval by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at least thirty (30) days before the date proposed for the starting of the services.
6. Both Parties agreed to meet again within one year period.
7. The provisions set forth in this Memorandum of Understanding shall enter into force from the date of its signature. For the Spanish Delegation they will be applied provisionally pending the outcome of the E.U. comitology procedure.
8. Additionally, until the new text of the Air Services Agreement is concluded, both Aeronautical Authorities agree to apply the principles included therein, on a provisional basis and within the scope of their administrative competences.


Done in Madrid, on this 8th of November 2005.

For the Delegation of
the Kingdom of Spain



Eugenia Lloréns Beltrán de Heredia

For the Delegation of
the Kingdom of Thailand



Kannikar Kemavuthanon

DELEGATION OF THAILAND

H EAD OF DELEGATION

Mrs Kannikar Kemavuthanon
Deputy Director General
Department of Civil Aviation

D ELEGATES

Miss Dusadee Pratipsindhu
Chief, International Agreement, Law and Regulations Section
Ministry of Transport

Mr. Jitti Suwannik
Minister Counsellor
Royal Thai Embassy, Madrid

Mr. Anant Kanaviwatchai
Air Transport Technical Officer
Department of Civil Aviation

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

Mr. Apichart Danaivan
Vice President, Government Relations Department
Thai Airways International Plc.

Mr. Korkiat Dusitruattanakul
International Relations Co-Ordinator
Thai Airways International Plc.

Mr. Antonio Morales
Area Sales Manager
Spain/Portugal and Northwest Africa
Thai Airways International Plc.

9

Km

DELEGATION OF SPAIN

HEAD OF DELEGATION

Ms. Eugenia Lloréns Beltrán de Heredia
Deputy Director General for Air Transport
Directorate General of Civil Aviation

DELEGATES

Ms. Victoria Gallego Pérez
Head, Air Transport Promotion
Directorate General of Civil Aviation

Mr. Jorge Cano Domínguez
Aeronautical Technician
Directorate General of Civil Aviation

Mr. Gonzalo Bonilla Damiá
Legal Advisor
Directorate General of Civil Aviation

Mr. Ángel San Millán Carrera
Directorate General of International Economic Relations
Ministry of Foreign Affairs and Cooperation

Mr. Niall Leonard
European Commission

Ms. Marta García Miranda
IBERIA Airlines
Representative of the Association of Spanish Companies of Air Transport
(ACETA)

Ms. Yolanda Sánchez Ayán
IBERIA Airlines
Representative of the Association of Spanish Companies of Air Transport
(ACETA)

Mr. Francisco Ocaña del Valle
AIR EUROPA Airlines
Representative of the Association of Spanish Companies of Air Transport
(ACETA)

9

Rov

DRAFT OF AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE KINGDOM OF SPAIN

AND

INDEX

PREAMBLE

ART. 1	DEFINITIONS
ART. 2	OPERATING RIGHTS
ART. 3	DESIGNATION OF AIRLINES
ART. 4	REVOCATIONS
ART. 5	EXEMPTIONS
ART. 6	AIRPORT CHARGES
ART. 7	TARIFFS
ART. 8	COMMERCIAL OPPORTUNITIES
ART. 9	LAWS AND REGULATIONS
ART. 10	CERTIFICATES AND LICENCES
ART. 11	AVIATION SAFETY
ART. 12	SECURITY
ART. 13	CAPACITY
ART. 14	STATISTICS
ART. 15	CONSULTATIONS
ART. 16	MODIFICATIONS
ART. 17	SETTLEMENT OF DISPUTES
ART. 18	REGISTRATION
ART. 19	MULTILATERAL CONVENTIONS
ART. 20	TERMINATION
ART. 21	ENTRY INTO FORCE
ANNEX	

9

Rov

DRAFT OF AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN
AND THE KINGDOM OF THAILAND

The Kingdom of Spain and the Kingdom of Thailand hereinafter referred to as the Contracting Parties;

Desiring to promote an international aviation system which offers fair and equal opportunities to their respective airlines for the operation of the services and which allows them to compete in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

For the purpose of the interpretation and application of this Agreement, except as otherwise provided herein:

- a) the term "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, any amendment of the Annexes or the Convention under Article 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;
- b) the term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Kingdom of Spain, on the civil level, the Ministry of Fomento (General Directorate of Civil Aviation), and in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of Transport or, in both cases, any person or body duly authorized to perform any function related to this Agreement exercised by the said Authorities;
- c) the term "designated airline" means the airline providing essentially international air services that each Contracting Party has designated to operate the agreed services on the specified routes as established in the Annex to this Agreement and in accordance with Article III of this Agreement;
- d) the terms "territory", "international air service", and "stop for non traffic purposes" have the meanings specified in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;
- f) the term "specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;
- g) the term "agreed services" means the international air services which can be operated, according to the provisions of this Agreement, on the specified routes;

9

Ron

- h) the term "tariff" means the prices established for the carriage of passengers, baggage and freight (except mail) including any significant additional benefit granted or provided together with the said transport as well as the commission to be paid in connection with the sale of tickets and with the corresponding transactions for the carriage of goods. It also includes the conditions for the application of the transport price and the payment of the appropriate commission.
- i) the term "capacity" means, in relation to an aircraft, the availability of seats and/or cargo of the said aircraft and, in relation to the agreed services, it means the capacity of the aircraft used on the said services, multiplied by the number of frequencies operated by the said aircraft during each season on one route or on one sector of a route.

9

fw

ARTICLE 2

OPERATING RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.

2. The airlines designated by each Contracting Party, shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- a) to fly over the territory of the other Contracting Party without landing;
- b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
- c) to make stops in the said territory at points specified in the Route Schedule in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on or putting down international traffic of passengers, cargo and mail, jointly or separately, in accordance with the provisions of the Annex to this Agreement, to or from the territory of the other Contracting Party or to or from the territory of another State;

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party rights of cabotage in the territory of the other Contracting Party.

9

RM

ARTICLE 3

DESIGNATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party as many airlines as it wishes for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to substitute another airline for an airline previously designated. Such designation shall specify the scope of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the agreed services.

2. On receipt of such designation, and on application from the designated airline, in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall grant without delay the appropriate operating authorizations, subject to the provisions of paragraphs 3) and 4) of this Article.

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

4. The granting of the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article shall require that substantial ownership and effective control of the designated airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services in accordance with the provisions established in this Agreement.

9

Ren

ARTICLE 4

REVOCATIONS

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.
- d) in the case of failure by the other Contracting Party to comply with or apply the Safety and Security standards in accordance with Articles 11 and 12 of this Agreement.

2. Such a right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party, without prejudice to the provisions under Articles 11 and 12 and 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.

Kar

G

ARTICLE 5

EXEMPTIONS

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempt from all customs duties and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are reexported.

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

- a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits fixed by the Authorities of the said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged in international air services of the other Contracting Party;
- b) spare parts, brought into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party; and
- c) fuels and lubricants destined to supply aircraft operated on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party, 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 are taken on board.

The exemptions or charges reductions referred to in sub-paragraphs a), b), and c) above shall be granted in accordance with the procedure established in the Customs regulations in force.

3. Regular airborne equipment, as well as materials and supplies on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said Authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs regulations.

4. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party as well as their baggage shall be subject to the controls established under the applicable Customs regulations. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes levied on imports.

9

Kerr

ARTICLE 6

AIRPORT CHARGES

1. Fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party on the territory of its State, in accordance with Article 15 of the Convention provided that the said fees may not exceed the fees imposed on its own national aircraft used on similar international services for the use of the said airport and services.

2. 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.

9

par

ARTICLE 7

TARIFFS

1. Each 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 restricted due to the abuse of a dominant position; and
- (c) protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

If a Party believes that a tariffs warrants intervention under the specific criteria described above, then it shall notify the other Party pursuant to the provisions set forth in paragraph (3). After compliance with the notification provisions of paragraph (3), a 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 its own territory.

2. Each Party may require filing with its aeronautical authorities for approval of tariffs charges 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 Party permits an airline to file a tariff on short notice, the tariffs shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Party.

3. If either Party believes that a tariff proposed by a designated airline of the other Party for international transportation between the territories of the Parties, or by an airline of the other Party for international air transportation between the territory of the first 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 Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible, but in no event later than 45 days after the filing date. Either 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. If notification is not given as provided in this paragraph, the Party receiving the filing of the tariff shall approve it, or otherwise permit it to enter into effect, on the proposed date of effectiveness.

9

Kpm

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

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

a. any airline of either Party or of a third country to match any tariff, including combinations of tariffs, charged in the marketplace for international air transportation between the territories of the Parties, and

b. any airline of one Party to match any tariff, including combinations of tariffs, charged in the marketplace for international air transportation between the territory of the other Party and a third country.

9

KAW

ARTICLE 8

COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party, their offices and representatives, as well as their commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. The request for staff may, at the option of the designated airlines of each Contracting Party, be satisfied either by their own personnel or by using the services of any other organization, company or airlines operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, according to such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1) of this Article.

4. Should special circumstances require the entry or permanence of staff on an emergency and temporary basis, each Contracting Party shall use their best efforts to facilitate the permits, visa and documents required by its laws and regulations, so as not to delay the entry of such personnel into the state concerned.

5. Each designated airline shall have the right to provide their own ground-handling services in the territory of the other Contracting Party, on a 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 regulations applicable to the provision of handling services in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services or self-handling, the conditions made available for the provisions of such services shall be as favourable as those generally applied to other international airlines.

6. On a reciprocal and non discriminatory basis with respect to any other airline operating in international traffic, the airlines designated by the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, and in any currency in accordance with the laws in force in each Contracting Party.

7. The airlines of each Contracting Party shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through an agent of air transport services, and ancillary or supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

9

Kar

8. Such remittances shall be made without prejudice to any fiscal obligations in force in the territory of either Contracting Party.

9. The airlines designated by the Contracting Parties shall be granted the appropriate authorization to make such remittances on the due dates in freely convertible currency at the official rate of exchange in force at the time of the request.

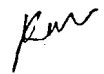
9

KAR

ARTICLE 9

LAWS AND REGULATIONS

1. Each Contracting Party laws and regulations controlling the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international air services or related to the operation of aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations controlling the entry, stay and departure of passengers, crew, baggage, mail and cargo, over the territory of each Contracting Party, and also the regulations related to the requirements of entry and departure from the country, immigration, customs and sanitary rules, shall be applied in such territory to the operations of the designated airlines of the other Contracting Party.
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.



ARTICLE 10

CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competence and licences issued or rendered valid in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes in the Annex to this Agreement, provided that the requirements under which such certificates and licences 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, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party, for the purpose of overflying and/or landing in its own territory.



ARTICLE 11

AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning 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. **[Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement (Revocations) (Spanish version). The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period (Thai version)].**

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. **[Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a examination, a series of examinations, a denial of access for the examinations, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation. (Spanish version). 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. (Thai version)]** 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 lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 12

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 14th September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16th December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23rd September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24th February 1988 which is supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23rd September 1971, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1st March 1991.

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. **[For departure from, or while within, the territory of each Contracting Party, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country]**. 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

4

Kar
17

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 occur, 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.

6. **[Without prejudice to Article 4 (Revocations) of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of the airlines of both Contracting Parties].**

9

pm

ARTICLE 13

CAPACITY

1. The designated airlines 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 in route.

2. The agreed services provided by the designated airline 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.

3. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

(a) the requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) the requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of other air services established by airlines of the States situated in the area; and

(c) the requirements of economical through airline operation.

4. The capacity to be provided shall be agreed between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. Any changes in capacity agreed upon shall be confirmed in writing by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

5. 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 of one Contracting Party shall provide to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party 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.



ARTICLE 14

STATISTICS

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, the information and statistics related to the traffic carried by the airlines designated by one Contracting Party on the agreed services to or from the territory of the other Contracting Party in the same form as they have been prepared and submitted by the designated airlines to their national Aeronautical Authorities. Any additional statistical data related to traffic which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may request from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall be subject to discussions between the Aeronautical Authorities of both Contracting parties, at the request of either Contracting Party.

ARTICLE 15
CONSULTATIONS.

In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the Agreement.

9

Rm

ARTICLE 16
MODIFICATIONS

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation may be between the Aeronautical Authorities and may be conducted by discussion or correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent Aeronautical Authorities of the Contracting Parties and confirmed by exchange of diplomatic notes. Consultations to this effect may be conducted by discussion or correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

9

Kan

ARTICLE 17

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by direct negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation 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 a third to be appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration on the dispute. The third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days as from the designation of the second arbitrator. This third arbitrator shall be a national of another State, shall act as the President of the Tribunal and shall determine the venue where the Arbitration shall be held. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, 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. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as the President of the Tribunal.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision made by the President of the Tribunal under paragraph 2) of this Article.
4. If and so long as either Contracting Party or the designated airline 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 has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default as the case may be.

ARTICLE 18
REGISTRATION

The Agreement, including any amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

9

Ran

ARTICLE 19

MULTILATERAL CONVENTIONS

In the event of the conclusion by both Contracting Parties of a Multilateral Convention or Agreement concerning matters regulated by this Agreement after the latter has come into force, the said Contracting Parties shall hold consultations in order to determine the advisability of revising the Agreement to conform to the provisions of such Multilateral Convention or Agreement, pending such revision, both Contracting Parties agreed to apply the provisions of such Multilateral Convention or Agreement.



ARTICLE 20

TERMINATION

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such a case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

pan

9

ARTICLE 21

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force as soon as both Contracting Parties give written notification to each other by exchange of diplomatic notes that their respective constitutional requirements have been fulfilled.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at this of in the Spanish, Thai and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE KINGDOM OF SPAIN

FOR THE KINGDOM OF THAILAND



ANNEX

I. ROUTE SCHEDULE

- A. Routes which may be operated in both directions by the airlines designated by the Kingdom of Spain:

Points in Spain –intermediate points- points in Thailand – Three points beyond and vv.

- B. Routes which may be operated in both directions by the airlines designated by the Kingdom of Thailand:

Points in Thailand –intermediate points- points in Spain – Three points beyond and vv.

The intermediate points and points beyond of routes indicated in paragraphs I.A and I.B of this Annex shall be selected by the designated airlines of each Contracting Party.

The possibility of exercising fifth freedom traffic rights on the intermediate points and points beyond established in paragraphs I.A and I.B of this Annex shall be determined by agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

The designated airlines may change the order or omit one or more points on the routes indicated in paragraphs I.A and I.B of this Annex, in whole or part of its services, provided that the departure point of the route is located in the territory of the Contracting Party which has designated such airlines.

II. CODE SHARE

- When operating or holding out (i.e., selling transportation under its own code on flights operated by another airline) the agreed services on the specified routes or on any sector of the routes, the airlines of each Contracting Party designated as the operating airline and/or the non-operating airline (hereinafter referred to as the "marketing" airline), may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked space or code sharing with:

- an airline or airlines of the same Contracting Party;
- an airline or airlines of the other Contracting Party; and
- an airline or airlines of third countries. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via

9

for

such third country, the Aeronautical Authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.

- Capacity offered by a designated airline as the marketing airline on the services operated by other airlines, shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said marketing airline.
- Where a designated airline operates services as the operating airline under code-share arrangements, the total capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said operating airline.
- All airlines involved in code-share arrangements shall hold the appropriate route rights.
- No fifth freedom rights shall be exercised on code-share services by the designated airlines acting as marketing airlines.
- Code-share services shall meet the regulatory requirements normally applied to such operations by the Contracting Parties, such as protection of and information to passengers, security, liability and any other requirements generally applied to other airlines operating international traffic.
- Where the provision of code share services implies a change of aircraft (change of gauge) the designated airline marketing the service shall have the right to transfer its traffic from one aircraft to another aircraft or to several aircraft destined for the territory of the other Contracting Party, regardless of the type of aircraft and provided that the service is scheduled as a direct connection flight.
- Where selling facilities are available, the marketing airline shall clearly inform passengers at the point of sale of the services, of the airline that will operate each sector of the services.
- The designated airlines of either Contracting Party shall submit the programs and schedules of the services concerned for consideration and, where appropriate, approval by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at least thirty (30) days before the date proposed for the starting of the services.

9

pan

บันทึกความเข้าใจ

คณะผู้แทนเจ้าหน้าที่การเดินอากาศแห่งราชอาณาจักรสเปนและแห่งราชอาณาจักรไทย ได้พบกันที่กรุงมาดริด เมื่อวันที่ 7 และ 8 พฤศจิกายน 2548 เพื่อหารือในเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง

การหารือดำเนินไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรีอันดียิ่ง

รายชื่อขององค์ประกอบของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายปรากฏดังเอกสารแนบ 1

1. การปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

คณะผู้แทนสเปนได้อธิบายถึงสถานการณ์ทางกฎหมายในปัจจุบันที่มีผลกระทบต่อความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่รัฐสมาชิกประชาคมยุโรปได้จัดทำกับประเทศที่สามตามผลการตัดสินใจของศาลยุติธรรมยุโรป เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2545 โดยมีเนื้อหาที่ได้แจ้งถึงความจำเป็นที่จะต้องรวบรวมข้อบทเรื่องการกำหนดสายการบิน รวมทั้งข้อบทมาตรฐานอื่น ๆ ของประชาคมยุโรปไว้ในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระดับทวิภาคีเพื่อแสดงให้เห็นว่า มิเช่นนั้นความตกลงยังคงเปิดให้มีข้อโต้แย้งในทางกฎหมายได้ นอกจากนี้ ข้อตกลงใด ๆ ที่ได้บรรลุระหว่างการหารือในรอบนี้ ที่ยังมีได้พิจารณาระบุเกี่ยวกับข้อบทเช่นว่านั้น จะถือเป็นข้อตกลงชั่วคราว ที่อยู่ภายใต้การตรวจพิจารณาทางกฎหมายของคณะกรรมการยุโรป และจะได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาสิบสองเดือน

คณะผู้แทนไทยแสดงความเห็นว่า ข้อบทดังกล่าวข้างต้นกำลังอยู่ระหว่างการวิเคราะห์ และหลังจากการติดต่อกับคณะกรรมการแห่งประชาคมยุโรปที่ผ่านมา คณะผู้แทนไทยได้มีการพิจารณาในแง่ดีต่อการจัดทำความตกลงที่เรียกว่า “ความตกลงแนวราบกับประชาคม” ซึ่งจะแก้ความกำกวมทางกฎหมาย

ในประเด็นของข้อบทเกี่ยวกับการยกเว้นภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง คณะผู้แทนสเปนกล่าวว่า ตามบทบัญญัติกฎหมายประชาคม ไม่มีข้อความในความตกลงที่จะขัดขวางรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปในการตกลงเกี่ยวกับภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงในการดำเนินบริการระหว่างอาณาเขตของรัฐสมาชิก และกล่าวเพิ่มเติมในเรื่องนี้ว่า ไม่ได้เป็นความตั้งใจของฝ่ายสเปนในการนำมาตรการดังกล่าวมาใช้

คณะผู้แทนไทยได้แสดงความไม่เห็นด้วยกับการจัดเก็บภาษีใด ๆ กับน้ำมันเชื้อเพลิง

ในส่วนข้อ 11 และ 12 เรื่องความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบิน คณะผู้แทนไทยได้แจ้งถึงความจำเป็นที่จะต้องหารือกับคณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความเข้าใจการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำในบางข้อบทที่เสนอมานี้ ทั้งนี้ข้อบทที่มีปัญหาจะเป็นตัวเข้มและอยู่ในวงเล็บเพื่อพิจารณาต่อไป

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ปรับปรุงตัวบทของความตกลง และภาคผนวก รวมถึงข้อบทเกี่ยวกับการใช้ ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน นอกเหนือจากข้อบทของประชาคม ทั้งนี้เพื่อปรับปรุงให้ทันสมัย สอดคล้องกับความต้องการในปัจจุบันของอุตสาหกรรมการบินขนส่งทางอากาศ

ข้อความใหม่ของความตกลงปรากฏดังเอกสารแนบ 2 ของบันทึกความเข้าใจนี้

2. การกำหนดสายการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ระบบการกำหนดสายการบินเพียงสายเดียวในปัจจุบัน เป็นระบบการกำหนดสายการบินหลายสาย

3. เส้นทางบินที่ดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนด

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

เส้นทางบินที่ดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรสเปน :

จุดต่าง ๆ ในสเปน - จุดระหว่างทางต่าง ๆ - จุดต่าง ๆ ในไทย - สามจุดพื้นต่าง ๆ และกลับ

เส้นทางบินที่ดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทย :

จุดต่าง ๆ ในไทย - จุดระหว่างทางต่าง ๆ - จุดต่าง ๆ ในสเปน - สามจุดพื้นต่าง ๆ และกลับ

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะเลือกจุดระหว่างทางและจุดพื้นของเส้นทางบินที่แสดงไว้ข้างต้น

ความเป็นไปได้ในการใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ในจุดระหว่างทางและจุดพื้นซึ่งระบุไว้ข้างต้น จะกำหนดโดยการตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

สายการบินที่กำหนดอาจเปลี่ยนลำดับ หรือ เว้นไม่แวะลงจุดหนึ่งจุดหรือหลายจุดตามเส้นทางที่แสดงข้างต้น ในบริการทั้งหมดของดอนหรือบางส่วนก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า จุดเริ่มต้นของเส้นทางบินจะต้องตั้งอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินนั้น

4. ความจุ ความถี่ และสิทธิรับขนการจราจร

คณะผู้แทนไทยได้กล่าวถึงความสนใจที่จะสถาปนาการเปิดเสรีการบินในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบินและสิทธิรับขนการจราจร

คณะผู้แทนสเปนได้แสดงความเห็นถึงความตั้งใจที่จะเปิดเสรีสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ระหว่างประเทศทั้งสองอย่างเต็มที่ ขณะที่การเปิดเสรีสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ยังคงต้องตกลงกันระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีทั้งสองฝ่าย เพื่อดูถึงการพัฒนาการของตลาด

หลังจากการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกรอบการดำเนินการบริการดังนี้

การดำเนินการบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการบริการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 อย่างเต็มที่ โดยไม่มีการจำกัดเกี่ยวกับจำนวนของความถี่และแบบของอากาศยานที่ใช้ และจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินเชื่อมจุดสองจุดในบริการเดียวกันสำหรับจุดที่ตั้งอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้ถึงสัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน ดังนี้

- ก) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้ อย่างเต็มที่ ในช่วงที่ไปยัง/มาจากจุดระหว่างทางตามเส้นทางบินที่ระบุของตนตามลำดับ
- ข) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้ อย่างเต็มที่ ในจุดพื้นต่าง ๆ ได้ เฉพาะในช่วงเส้นทางบินที่มีได้ดำเนินการโดยสายการบินที่ กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
- ค) สายการบินที่กำหนดของสเปนอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้อีกสัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน ในหนึ่งจุดพื้นจากกรุงเทพฯ ที่จะเลือกได้อย่างเสรี ในหนึ่งช่วงเส้นทางบินที่ดำเนินการโดยสายการบิน ที่กำหนดของไทย
- ง) นอกจากสิทธิรับขนการจราจรที่กล่าวไว้ในวรรค ก) ข) และ ค) ข้างต้น สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพ ที่ 5 ที่เพิ่มขึ้นอีก อาจได้รับอนุญาตโดยขึ้นอยู่กับความตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของ ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

5. ข้อบทการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองได้ฝ่ายตกลงเรื่องข้อบทการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันดังนี้

- ในการดำเนินการบริการหรือเข้าร่วมในการดำเนินการบริการ (เช่น การขายการขนส่งภายใต้ชื่อเที่ยวบินของตนบนเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอีกฝ่ายหนึ่ง) ซึ่งบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ หรือบนช่วงเส้นทางใด ๆ ของเส้นทางบิน สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงของแต่ละฝ่ายที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสายการบินผู้ทำการบิน และ/หรือ สายการบินผู้ไม่ได้ทำการบิน (ในที่นี้เรียกว่า "สายการบินผู้ทำการตลาด") อาจจะเข้าร่วมในข้อตกลงความร่วมมือด้านการตลาด เช่น การซื้อระหว่างบรรทุก หรือ การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน กับ:

- สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายเดียวกัน;
 - สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง; และ
 - สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของประเทศที่สาม หากประเทศที่สามดังกล่าวไม่ได้ให้สิทธิหรือไม่อนุญาตให้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือที่ตัดแยกกันระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกับสายการบินอื่น ๆ ในบริการไปยัง มาจาก หรือ ผ่านประเทศที่สามดังกล่าวนั้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงที่เกี่ยวข้องมีสิทธิที่จะไม่ยอมรับข้อตกลงเช่นนั้น
- ความจุที่เสนอโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งในฐานะที่เป็นสายการบินผู้ทำการตลาดของบริการซึ่งดำเนินบริการโดยสายการบินอื่น ๆ จะไม่นับหักออกจากสิทธิความจุของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินผู้ทำการตลาดดังกล่าวนี้
 - ในกรณีสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งดำเนินบริการในฐานะที่เป็นสายการบินผู้ทำการบินภายใต้ข้อตกลงความร่วมมือการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความจุทั้งหมดจะถูกนับหักออกจากสิทธิความจุของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินผู้ทำการบินดังกล่าวนี้
 - สายการบินทั้งหมดที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อตกลงความร่วมมือการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องมีสิทธิในเส้นทางบินที่เหมาะสม
 - จะไม่มีสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ 5 บนบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน โดยสายการบินที่กำหนดที่ดำเนินบริการในฐานะเป็นสายการบินผู้ทำการตลาด
 - การบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องมีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดเชิงกำกับดูแลซึ่งโดยปกติใช้กับการดำเนินบริการเช่นว่านั้นที่ออกโดยภาคีผู้ทำความตกลง เช่น การคุ้มครองและการให้ข้อมูลแก่คนโดยสาร การรักษาความปลอดภัย ความรับผิดชอบ ค่าเสียหาย และข้อกำหนดอื่นใด ๆ ซึ่งใช้เป็นกรทั่วไปแก่สายการบินอื่นซึ่งดำเนินบริการรับขบวนการจราจรระหว่างประเทศ
 - ในกรณีที่บทบัญญัติแห่งบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันมีความหมายถึงการเปลี่ยนอากาศยาน (change of gauge) สายการบินที่กำหนดที่ดำเนินบริการทางการตลาดจะมีสิทธิถ่ายโอนการจราจรของตนจากอากาศยานลำหนึ่งไปยังอากาศยานอีกลำหนึ่ง หรืออากาศยานหลายลำ ซึ่งมีจุดหมายปลายทางที่อาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่คำนึงถึงแบบอากาศยาน และมีเงื่อนไขว่าบริการนั้นจะต้องเป็นแบบประจำที่เป็นเที่ยวบินต่อเนื่องโดยตรง

- ในช่องทางการขายที่มีอยู่ สายการบินที่ทำการตลาดจะต้องแจ้งแก่ผู้โดยสารอย่างชัดเจน ณ จุดขายบริการว่า สายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินการจริงในแต่ละช่วงเส้นทางที่ให้บริการ
- สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะต้องยื่นรายการและกำหนดการบินของบริการที่เกี่ยวข้องเพื่อการพิจารณา และการอนุญาตที่เหมาะสมจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยสามสิบ (30) วัน ก่อนวันที่เสนอสำหรับการเริ่มต้นของบริการ

6. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะพบกันอีกภายในระยะเวลา 1 ปี

7. บทบัญญัติที่จัดทำอยู่ในบันทึกความเข้าใจนี้ จะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ลงนาม สำหรับคณะผู้แทนสเปนจะได้นำไปใช้เป็นการชั่วคราว ระหว่างรอผลของกระบวนการวิธีพิจารณาของประชาคมยุโรป

8. ข้อเพิ่มเติม จนกว่าตัวบทความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่จะได้ข้อยุติ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะนำหลักการในนั้นไปใช้เป็นการชั่วคราว และภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของตน

ทำที่มาดริด เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2548

แทนผู้แทนแห่งราชอาณาจักรสเปน
อูจีเนีย ลอเรนส์ เบลทราน เฮเรเดีย
(อูจีเนีย ลอเรนส์ เบลทราน เฮเรเดีย)

แทนผู้แทนแห่งราชอาณาจักรไทย
กรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์
(กรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์)

คณะผู้แทนสเปน

หัวหน้าคณะผู้แทน

นางอูจีเนีย ลอเรนส์ เบลทราน เฮเรเดีย
รองอธิบดีด้านการขนส่งทางอากาศ
กรมการบินพลเรือน

คณะผู้แทน

นางวิตอเรีย กาลลิโก เปรีซ
หัวหน้าด้านการส่งเสริมการขนส่งทางอากาศ
กรมการบินพลเรือน

นายจอร์เก คาโน โดมินเคซ
นักวิชาการด้านการเดินอากาศ
กรมการบินพลเรือน

นายกอนซาโล โบนิลลา ดาเมีย
ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย
กรมการการบินพลเรือน

นายแอนเจิล ซาน มิลลาน คาร์เรรา
กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
กระทรวงการต่างประเทศ

นายเนยล ลีโอนาร์ต
ประชาคมยุโรป

นางสาวมาร์ตา การ์เซีย มาร์ันดา
สายการบินไอบีเรีย
ผู้แทนสมาคมบริษัทขนส่งทางอากาศของสเปน (ACETA)

นางสาวยูลันดา ซานเชซ อยัน
สายการบินไอบีเรีย
ผู้แทนสมาคมบริษัทขนส่งทางอากาศของสเปน (ACETA)

นายแฟรนซิสโก โอซานา เดล วาลเล
สายการบินแอร์ยุโรป
ผู้แทนสมาคมบริษัทขนส่งทางอากาศของสเปน (ACETA)

คณะผู้แทนไทย

หัวหน้าคณะผู้แทน

นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์
รองอธิบดี
กรมการขนส่งทางอากาศ

คณะผู้แทน

นางสาวดุษฎิ ประทีปสินธุ์
หัวหน้าส่วนความตกลงและกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ
กระทรวงคมนาคม

นายจิตติ สุวรรณิก

อัครราชทูตที่ปรึกษา
สถานเอกอัครราชทูตไทย กรุงมาดริด

นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย

นักวิชาการขนส่ง 7 ว
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว

นักวิชาการขนส่ง 6 ว
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายอภิชาติ ดนัยวรรณ

ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายก่อเกียรติ ดุสิตรัตน์กุล

เจ้าหน้าที่วิเทศสัมพันธ์
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายแอนโทนีโอ โมราเลส

ผู้จัดการภาคฝ่ายชาย
สเปนโปรตุเกส และอัฟริกาตะวันตกเฉียงเหนือ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ

ระหว่าง

ราชอาณาจักรสเปน

และ

สARBัญ

คำนำ	
ข้อ 1	คำจำกัดความ
ข้อ 2	สิทธิในการดำเนินบริการ
ข้อ 3	การกำหนดสายการบิน
ข้อ 4	การเพิกถอน
ข้อ 5	การยกเว้นภาษี
ข้อ 6	ค่าภาระสนามบิน
ข้อ 7	พิกัดอัตราค่าขนส่ง
ข้อ 8	โอกาสทางการค้า
ข้อ 9	กฎหมายและข้อบังคับ
ข้อ 10	ใบสำคัญและใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่
ข้อ 11	ความปลอดภัยการบิน
ข้อ 12	การรักษาความปลอดภัยการบิน
ข้อ 13	ความจุ
ข้อ 14	ข้อบทเรื่องสถิติ
ข้อ 15	การปรึกษาหารือ
ข้อ 16	การแก้ไขความตกลง
ข้อ 17	การระงับข้อพิพาท
ข้อ 18	การจดทะเบียน
ข้อ 19	อนุสัญญาพหุภาคี
ข้อ 20	การยกเลิกข้อตกลง
ข้อ 21	การบังคับใช้ความตกลง

ภาคผนวก

ร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างราชอาณาจักรสเปน
และราชอาณาจักรไทย

ราชอาณาจักรสเปนและสาธารณรัฐไทย ต่อไปนี้อ้างถึงเป็น ภาตีสผู้ทำความตกลง;

ปรารภณาที่จะส่งเสริมระบบการบินระหว่างประเทศที่ให้โอกาสที่ยุติธรรมและเท่าเทียมกัน แก่สายการบินของตนสำหรับการดำเนินบริการ และอนุญาตให้สายการบินนั้นแข่งขันตามกฎหมายและ ข้อบังคับของภาตีสผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย;

ปรารภณาที่จะสนับสนุนโอกาสของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศให้มีการขยายตัว ออกไป;

ปรารภณาที่จะทำให้มั่นใจในความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินถึง ระดับสูงสุดในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และเป็นการยืนยันอีกครั้งถึงความห่วงใยอย่าง จริงจังเกี่ยวกับกฎหมายและการปฏิบัติทางด้านการรักษาความปลอดภัยของอากาศยานซึ่งเป็นอันตราย ต่อความปลอดภัยของบุคคลและทรัพย์สิน; และ

ต่างเป็นภาตีสแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่เจ็ด ธันวาคม ค.ศ. 1944

ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1
คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของการตีความและการใช้แห่งความตกลงฉบับนี้ เว้นเสียแต่มีการจัดให้เป็นความหมายอื่นในเรื่องนี้ :

ก) คำว่า “อนุสัญญา” ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่เจ็ด ธันวาคม ค.ศ.1944 รวมทั้งภาคผนวกใด ๆ ที่ได้ตกลงรับภายใต้ข้อ 90 แห่งอนุสัญญานั้น และข้อแก้ไขใด ๆ ในภาคผนวกหรืออนุสัญญา ตามข้อ 90 และข้อ 94 แห่งอนุสัญญานั้น ครอบคลุมทั้งภาคผนวกและข้อแก้ไขต่าง ๆ เหล่านั้น มีผลบังคับใช้กับหรือมีการให้สัตยาบันโดยภาคีทั้งสองฝ่าย;

ข) คำว่า “เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ” ให้หมายถึง ในกรณีของราชอาณาจักรสเปน ด้านระดับพลเรือน กระทรวงคมนาคม (กรมการบินพลเรือน) และในกรณีของราชอาณาจักรไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือทั้งสองกรณี บุคคลหรือองค์คณะใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความตกลงนี้ซึ่งดำเนินการโดยผู้มีอำนาจดังกล่าว;

ค) คำว่า “สายการบินที่กำหนด” ให้หมายถึง สายการบินที่ได้จัดบริการเดินอากาศระหว่างประเทศที่จำเป็น ซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายได้กำหนดที่จะให้ดำเนินการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุซึ่งบัญญัติไว้ในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้และตามข้อ 3 แห่งความตกลงฉบับนี้;

ง) คำว่า “อาณาเขต” “บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ” และ “การแวะลงที่มีไว้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการค้า” ให้มีความหมายตามที่บัญญัติไว้สำหรับคำเหล่านั้น ในข้อ 2 และข้อ 96 แห่งอนุสัญญา;

จ) คำว่า “ความตกลง” ให้หมายถึง ความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวกและข้อแก้ไขใด ๆ แห่งความตกลงฉบับนี้ด้วย;

ฉ) คำว่า “เส้นทางบินที่ระบุ” ให้หมายถึง เส้นทางบินที่บัญญัติ หรือได้รับบัญญัติไว้ในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้;

ช) คำว่า “บริการที่ตกลง” ให้หมายถึง บริการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งสามารถดำเนินการตามเส้นทางบินที่ระบุ ตามเงื่อนไขแห่งความตกลงฉบับนี้;

ช) คำว่า “พิกัดอัตราค่าขนส่ง” ให้หมายถึง ราคาที่บัญญัติไว้สำหรับการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ และสินค้า (ยกเว้นไปรษณีย์ภัณฑ์) รวมทั้งผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมที่สำคัญใด ๆ ที่เสนอให้ หรือได้จัดไว้รวมกับการขนส่งดังกล่าว และค่าตอบแทนที่ได้จ่ายเกี่ยวกับการจำหน่ายบัตรโดยสารและกับรายการเพื่อการขนส่งสินค้า ทั้งนี้รวมถึงเงื่อนไขสำหรับการขอใช้ราคาขนส่ง และการจ่ายค่าตอบแทนที่เหมาะสม

ฅ) คำว่า “ความจุ” ให้หมายถึง ความจุของที่นั่งและ/หรือสินค้าของอากาศยานดังกล่าว ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบริการที่ตกลง ให้หมายถึง ความจุของอากาศยานที่ใช้ดำเนินการบริการดังกล่าวซึ่งทำให้เพิ่มมากขึ้นด้วยจำนวนความถี่ที่ดำเนินการโดยอากาศยาน ในแต่ละฤดูกาลบิน ในหนึ่งเส้นทาง หรือช่วงหนึ่งของเส้นทาง

ข้อ 2

สิทธิในการดำเนินบริการ

1. ภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้ แก่ภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ของการจัดตั้งการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำตามเส้นทางที่ระบุในใบพิกัดเส้นทางบินของภาคผนวกที่เกี่ยวกับเรื่องนี้
2. ขณะดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ สายการบินที่กำหนดโดยภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิดังต่อไปนี้:
 - ก) บินผ่านอาณาเขตของภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แวะลง;
 - ข) แวะลงในอาณาเขตดังกล่าวโดยมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า;
 - ค) แวะลงในอาณาเขตดังกล่าว ณ จุดที่ระบุไว้ในใบพิกัดเส้นทางบินในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ โดยมีความมุ่งประสงค์เพื่อรับขึ้นหรือขนลงซึ่งการจราจรระหว่างประเทศสำหรับผู้โดยสาร สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ รวมกันหรือแยกจากกัน ตามเงื่อนไขของภาคผนวกแห่งความตกลงฉบับนี้ ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือ ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของรัฐอื่น
3. ไม่มีข้อความใดในความตกลงฉบับนี้ ที่จะถือได้ว่าให้สายการบินที่กำหนดของภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง มีสิทธิในการขนส่งภายในประเทศ (cabotage) ในอาณาเขตของภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ 3

การกำหนดสายการบิน

1. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินโดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านทางทูตไปยังภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้หลายสายการบินเท่าที่ต้องการเพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุ และแทนที่ด้วยสายการบินอื่นสำหรับสายการบินที่ได้รับการกำหนดมาก่อน การกำหนดนั้นจะระบุขอบเขตของอำนาจที่ได้อนุญาตให้แต่ละสายการบินในส่วนที่เกี่ยวกับการดำเนินบริการที่ตกลง
2. เมื่อได้รับการแจ้งกำหนดสายการบินนั้น และได้รับคำขอจากสายการบินที่กำหนด ตามแบบหรือวิธีการที่กำหนด ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องให้การอนุญาตดำเนินบริการที่จำเป็นโดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ภายใต้บทบัญญัติแห่งวรรค 3 และ 4 ของข้อนี้
3. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง อาจให้สายการบินใด ๆ ที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง แสดงให้เห็นที่พอใจว่าสายการบินนั้นมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับ ซึ่งเจ้าหน้าที่นั้นใช้อยู่เป็นปกติและอย่างมีเหตุผลเพื่อที่จะดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของอนุสัญญา
4. การอนุญาตให้ดำเนินบริการตามที่อ้างถึงในวรรค 2 ของข้อนี้ จะกำหนดว่า กรรมสิทธิ์ ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่กับภาคิผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติภาคิผู้กำหนดสายการบินนั้น
5. เมื่อสายการบินได้รับการกำหนดและอนุญาต อาจเริ่มดำเนินบริการที่ตกลงเมื่อเวลาใดก็ได้ ตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในความตกลงฉบับนี้

ข้อ 4
การเพิกถอน

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะเพิกถอนใบอนุญาตดำเนินการ หรือพักการใช้สิทธิที่ระบุในข้อ 2 แห่งความตกลงฉบับนี้ ของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือตั้งบังคับเงื่อนไขตามที่ตนเห็นว่าจำเป็นแก่การใช้สิทธิเช่นว่านั้น ถ้า
 - ก) สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ดังกล่าวนั้น ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่า กรรมสิทธิส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงตกอยู่แก่ภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติของภาคีนั้น หรือ
 - ข) สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ดังกล่าวนั้น ดำเนินการไม่สอดคล้อง หรือได้ละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สิทธิเหล่านั้น หรือ
 - ค) สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ดังกล่าวนั้น ไม่ดำเนินการบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับนี้
 - ง) ในกรณีที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามหรือใช้มาตรฐานด้านความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินตามข้อ 11 และข้อ 12 แห่งความตกลงฉบับนี้

2. สิทธิเช่นว่านั้น จะใช้ได้ต่อเมื่อได้มีการปรึกษาหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น โดยไม่มีผลเสียถึงบทบัญญัติภายใต้ข้อ 11 และข้อ 12 และนอกจากจะจำเป็นต้องเพิกถอนพักการใช้สิทธิ หรือตั้งบังคับเงื่อนไขตามความในวรรค 1 ของข้อนี้โดยพลัน เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับต่อไปอีก

ข้อ 5

การยกเว้นภาษี

1. อากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ตลอดจนเครื่องบินที่จดทะเบียนในอากาศยาน เชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น และพัสดุอากาศยาน (รวมทั้งอาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ) ซึ่งอยู่บนอากาศยานนั้น จะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรทั้งปวง และค่าอากรหรือภาษีอื่น ๆ เมื่อนำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า เครื่องบินและสัมภาระนั้น ต้องอยู่บนอากาศยาน จนกระทั่งถูกนำกลับออกไป
2. ให้มีการยกเว้นค่าอากรและภาษีเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ ไม่รวมค่าภาระในการให้บริการ แก่:
 - ก) พักอากาศยาน ซึ่งนำขึ้นบนอากาศยาน ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ภายในวงจำกัด ซึ่งกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าว และเพื่อการใช้นาอากาศยานซึ่งดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง;
 - ข) เครื่องอะไหล่อากาศยาน ที่นำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง สำหรับการบำรุงรักษาหรือการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศ; และ
 - ค) เชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นเพื่อจะเติมให้กับอากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศ โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง แม้สัมภาระเหล่านี้จะเข้าไปในบางส่วนของเส้นทางเหนืออาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่เชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นถูกนำขึ้นบนอากาศยาน

การยกเว้นภาษีหรือการลดค่าธรรมเนียมตามที่อ้างถึงในวรรค ก) ข) และ ค) ข้างต้น จะต้องได้รับอนุญาตตามวิธีการที่กำหนดไว้ในข้อบังคับทางศุลกากรที่ใช้บังคับอยู่
3. เครื่องบินที่จดทะเบียนซึ่งอยู่บนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุและเครื่องใช้สอยซึ่งอยู่บนอากาศยานของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจนำลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขตนั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่างๆ ที่นำลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกว่าจะถูกนำกลับออกไปหรือมิฉะนั้น จำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร
4. คนโดยสารที่ผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ตลอดจนสัมภาระและสินค้า จะขึ้นอยู่กับการควบคุมตามที่กำหนดภายใต้ข้อบังคับของศุลกากรที่เหมาะสม สัมภาระและสินค้าผ่านแดนโดยตรงจะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษีที่มีลักษณะเดียวกันอื่น ๆ ซึ่งใช้จัดเก็บเพื่อการนำเข้า

ข้อ 6

ค่าภาระสนามบิน

1. ค่าธรรมเนียมและค่าภาระอื่น ๆ สำหรับการใช้นามบินแต่ละแห่ง รวมทั้งเครื่องมือ เทคนิค และสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการอื่น ๆ ตลอดจนถึงค่าภาระใด ๆ สำหรับการใช้เครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เครื่องช่วยอำนวยความสะดวกและบริการในการติดต่อสื่อสาร จะเรียกเก็บตามพิกัดและอัตราที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายในอาณาเขตแห่งรัฐตน ตามข้อ 15 แห่งอนุสัญญา โดยมีเงื่อนไขว่า ค่าธรรมเนียมดังกล่าวนั้นจะต้องไม่สูงกว่าค่าบริการที่ซึ่งเรียกเก็บจากอากาศยานของชาติตนในการดำเนินบริการระหว่างประเทศในลักษณะเดียวกัน สำหรับการใช้นามบินและบริการดังกล่าว
2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามของตนอย่างดีที่สุดเพื่อทำให้เกิดความมั่นใจว่า ค่าภาระที่เรียกเก็บหรือที่ได้รับอนุญาตให้เรียกเก็บโดยเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจของตน จากสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเป็นอัตราที่ยุติธรรม และมีเหตุผล ค่าภาระดังกล่าวจะต้องพิจารณาจากหลักเศรษฐศาสตร์ที่สมเหตุผล

ข้อ 7

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. ภาคีแต่ละฝ่ายจะยินยอมให้สายการบินที่กำหนดแต่ละสายกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งทางอากาศบนพื้นฐานของข้อพิจารณาการค้าในตลาดการค้า การเข้าแทรกแซงโดยภาคีให้จำกัดเฉพาะเพียงแก่:

- (ก) การป้องกันการกำหนดอัตราค่าขนส่ง หรือการกระทำที่เลือกปฏิบัติเกินสมควร;
- (ข) การคุ้มครองผู้ใช้บริการจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สูงเกินสมควร หรือถูกจำกัดเกินสมควรอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการใช้ฐานะผู้ครองตลาดอย่างไม่ถูกต้อง; และ
- (ค) การคุ้มครองสายการบินต่าง ๆ จากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ดำเนินสภาพความเป็นจริงอันเป็นผลจากการได้รับการอุดหนุน หรือการสนับสนุนจากรัฐบาลทั้งทางตรงและทางอ้อม

หากภาคีฝ่ายหนึ่งเห็นว่า พิกัดอัตราค่าขนส่งใดสมควรได้รับการแทรกแซงตามหลักเกณฑ์ที่อธิบายไว้ข้างต้น ภาคีฝ่ายนั้นจะต้องแจ้งให้ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งทราบตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ภายหลังจากที่ได้ปฏิบัติตามขั้นตอนการบอกกล่าวที่กำหนดไว้ในวรรค 3 แล้ว ภาคีฝ่ายหนึ่งสามารถใช้มาตรการฝ่ายเดียวเพื่อป้องกันการเริ่มใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าว แต่เฉพาะสำหรับการจราจรที่จุดแรกของการเดินทาง (ตามหลักฐานที่ปรากฏในเอกสารอนุญาตการขนส่งทางอากาศ) อยู่ในอาณาเขตของตน

2. ภาคีแต่ละฝ่ายอาจกำหนดให้สายการบินที่กำหนดยื่นขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่จะเรียกเก็บหรือพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอจะเรียกเก็บในอาณาเขตของตนต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศเพื่ออนุมัติการกำหนดให้ยื่นคำขอของสายการบินของภาคีทั้งสองฝ่ายจะต้องไม่เกินกว่าหกสิบวันก่อนวันมีผลใช้บังคับที่เสนอไว้ ภาคีฝ่ายหนึ่งอาจอนุญาตในแต่ละกรณีให้สายการบินยื่นคำขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งภายในเวลาที่สั้นกว่าที่กำหนดไว้ปกติ หากภาคีฝ่ายหนึ่งอนุญาตให้สายการบินยื่นพิกัดอัตราค่าขนส่งโดยแจ้งล่วงหน้าอย่างกระชั้นชิด พิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับในวันที่เสนอขอสำหรับการจราจรที่มีจุดเริ่มต้นออกจากอาณาเขตของภาคีฝ่ายนั้น

3. หากภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเชื่อว่า พิกัดอัตราค่าขนส่งใดที่เสนอโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาคีทั้งสอง หรือโดยสายการบินของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาคีฝ่ายแรกกับประเทศที่สาม ซึ่งในทั้งสองกรณีนี้ให้รวมถึงการขนส่งที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการส่งต่อช่วงระหว่างต่างสายการบินกัน (interline) หรือการส่งต่อช่วงระหว่างสายการบินเดียวกัน (intra-line) นั้นไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาตามที่ระบุไว้ในวรรค 1 แห่งข้อนี้ ภาคีนั้นจะแจ้งให้ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุผลที่ตนไม่พอใจโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ แต่ต้องไม่ช้ากว่า 45 วัน หลังจากวันที่ยื่นคำขอภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะร้องขอให้มีการปรึกษาหารือ ซึ่งจะต้องจัดให้มีขึ้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และต้องไม่ช้ากว่า 30 วัน หลังจากที่ได้รับคำบอกกล่าวถึงความไม่พอใจ ภาคีทั้งสองจะร่วมมือกันจัดหาข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างมีเหตุผล หากมิได้มีการบอกกล่าวตามที่บัญญัติไว้ในวรรคนี้ ภาคีที่ได้รับคำขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งจะให้ความเห็นชอบ หรือไม่ก็ยินยอมให้พิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าวมีผลใช้บังคับ ในวันที่เสนอให้มีผลใช้บังคับ

4. หากภาคีทั้งสองฝ่ายสามารถตกลงกันได้ในเรื่องเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งเป็นเหตุให้มีการแจ้งถึงความไม่พอใจไว้ ภาคีแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามของตนอย่างดีที่สุดในการทำให้ความตกลงนั้นมีผลบังคับใช้ หากภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งขัดขวางมิให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอนั้นมีผลใช้บังคับตามที่บัญญัติไว้ในวรรค 1 และ 3 แล้ว ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เทียบเคียงกันได้ซึ่งใช้อยู่ก่อนยังคงมีผลอยู่

5. โดยไม่คำนึงถึงความในในวรรค 1 และ 3 แห่งข้อนี้ ภาคีแต่ละฝ่ายจะต้องอนุญาตให้:
 - ก. สายการบินใด ๆ ของภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือของประเทศที่สามใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งเดียวกันนั้น รวมทั้งการรวมพิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ตามที่เรียกเก็บในตลาดสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาคีทั้งสอง; และ
 - ข. สายการบินใด ๆ ของภาคีฝ่ายหนึ่งใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งเดียวกันนั้น รวมทั้งการรวมพิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ตามที่เรียกเก็บในตลาดสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งกับประเทศที่สาม

ข้อ 8

โอกาสทางการค้า

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตบนหลักพื้นฐานต่างตอบแทนเพื่อที่จะคงไว้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งสำนักงานและผู้แทนของตน ตลอดจนการค้า ปฏิบัติการ และเจ้าหน้าที่ทางเทคนิคของตน ซึ่งจำเป็นในการติดต่อกับการดำเนินบริการที่ตกลง
2. การจัดหาเจ้าหน้าที่อาจจะกระทำโดยเจ้าหน้าที่สายการบินของตนเองหรือใช้บริการขององค์กร บริษัท หรือสายการบินอื่นใด ๆ ที่ดำเนินบริการในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการดังกล่าวในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น ตามแต่ทางเลือกของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย
3. ตัวแทนและเจ้าหน้าที่จะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่มีผลใช้บังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และตามกฎหมายและข้อบังคับเช่นว่านั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะอนุญาตที่จำเป็นซึ่งใบอนุญาตทำงาน การตรวจลงตราประเภทนักท่องเที่ยว หรือเอกสารที่มีลักษณะเดียวกันอื่น ๆ แก่ตัวแทนหรือเจ้าหน้าที่ตามที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อนี้ ทั้งนี้บนหลักพื้นฐานต่างตอบแทนและด้วยความล่าช้าน้อยที่สุด
4. หากมีสถานการณ์พิเศษที่ต้องมีการเข้าเมืองหรือการอยู่ไม่ถาวรของเจ้าหน้าที่ในกรณีฉุกเฉินหรือเป็นการชั่วคราว ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามของตนอย่างดีที่สุด เพื่อให้ให้ความสะดวกในการอนุญาตเข้าเมือง การตรวจลงตรา และเอกสารที่จำเป็นตามกฎหมายและข้อบังคับของตน ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าในการเข้าเมืองของเจ้าหน้าที่ดังกล่าวมาয়รัฐที่เกี่ยวข้อง
5. สายการบินที่กำหนดแต่ละสายจะมีสิทธิที่จะให้บริการภาคพื้นของตนด้วยตนเองในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง บนหลักพื้นฐานต่างตอบแทน หรือมิฉะนั้นทำสัญญากับผู้ให้บริการที่ได้รับอนุญาตใด ๆ ในการรับบริการเหล่านั้น ทั้งหมดหรือบางส่วน ตามทางเลือกของสายการบินเอง เพื่อที่จะได้รับบริการเช่นว่านั้น หากหรือตราบเท่าที่ระเบียบที่บัญญัติเกี่ยวกับการให้บริการภาคพื้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงรัฐหนึ่ง สงวน หรือจำกัดเสรีภาพที่จะทำสัญญาเกี่ยวกับการรับบริการเหล่านี้หรือการให้บริการตนเอง เงื่อนไขที่จัดทำขึ้นอย่างเหมาะสมสำหรับบทบัญญัติของบริการเช่นว่านั้น จะเป็นประโยชน์เท่ากับเงื่อนไขที่ใช้โดยทั่วไปกับสายการบินระหว่างประเทศอื่น ๆ

6. บนหลักพื้นฐานต่างตอบแทนและไม่เลือกปฏิบัติต่อสายการบินอื่นใด ๆ ที่ดำเนินบริการรับขนการจราจรระหว่างประเทศ สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงจะมีอิสระที่จะขายบริการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ทั้งโดยตรงหรือผ่านตัวแทน และในเงินสกุลใด ๆ ได้ตามกฎหมายที่มีผลใช้บังคับในภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย
7. สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องโอนซึ่งเงินเหลือจ่ายจากรายได้อย่างเสรีจากอาณาเขตของการขายไปยังอาณาเขตฐานที่ตั้งของตน การโอนเงินสุทธิเช่นว่านั้นครอบคลุมถึงรายได้จากการขาย ทั้งโดยตรงหรือผ่านตัวแทนของบริการขนส่งทางอากาศและบริการเสริมหรือเพิ่มเติม และผลประโยชน์ทางการค้าโดยปกติที่หาได้จากรายได้เหล่านั้นในระหว่างฝากไว้รอการโอน
8. การโอนเงินเช่นว่านั้นจะต้องกระทำโดยไม่มีผลกระทบกับข้อบังคับทางการเงินใด ๆ ที่ใช้บังคับอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง
9. สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องได้รับการอนุญาตที่เหมาะสมเพื่อที่จะทำการโอนเงินเช่นว่านั้นตามวันที่ครบกำหนด ในการแลกเปลี่ยนเงินตราได้อย่างเสรี ตามอัตราแลกเปลี่ยนของทางราชการ ณ เวลาที่ร้องขอ

ข้อ 9

กฎหมายและข้อบังคับ

1. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ซึ่งใช้บังคับกับการเข้าเมืองและการออกจากอาณาเขตของตนของอากาศยานซึ่งใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ หรือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการบริการของอากาศยานนั้นขณะที่อยู่ภายในอาณาเขตของตน จะใช้บังคับแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งด้วย
2. กฎหมายและข้อบังคับซึ่งใช้บังคับกับการเข้ามา การพำนักอยู่ และการออกไป ของคนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้า เหนืออาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย และรวมถึงข้อบังคับที่เกี่ยวกับข้อกำหนดในการเข้าออกประเทศ การอพยพ ศุลกากร และกฎแห่งสุขาภิบาล จะใช้บังคับแก่การดำเนินการบริการของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ขณะที่อยู่ภายในอาณาเขตดังกล่าวนั้น
3. มิให้ภาคีผู้ทำความตกลงให้โอกาสแก่สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของตนในทางที่ดีกว่าที่ให้กับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในการใช้กฎหมายและข้อบังคับซึ่งกำหนดไว้ในข้อนี้

ข้อ 10

ใบสำคัญและใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่

1. ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ตามกฎหมายและวิธีการของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งและยังคงมีผลใช้ได้ จะต้องได้รับการยอมรับนับถือจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่าสมบูรณ์เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุในภาคผนวกแห่งความตกลงฉบับนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้น จะต้องเท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา
2. อย่างไรก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้กับหรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตน โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนือและ/หรือแหวะลงในอาณาเขตของตน

ข้อ 11

ความปลอดภัยการบิน

1. ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ้ายอาจร้องขอให้มีกรหหรือในเวลาใด ๆ เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยที่คงไว้โดยภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่ง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของอากาศยาน การปรึกษาหารือ เช่นว่านี้จะต้องมีขึ้นภายในสามสิบวันนับแต่ที่มีการร้องขอ
2. ภายหลังจากการปรึกษาหารือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำควมตกลดฝ้ายหนึ่งพบว่าภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่งมิได้คงไว้หรือมิได้กำกับดูแลให้มาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องตามที่ได้อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อนี้ เป็นไปตามมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ณ ขณะนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่งนั้นจะได้รับการแจ้งให้ทราบถึงการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ [หากภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่งไม่ดำเนินการที่เหมาะสมในการแก้ไขให้ได้มาตรฐานภายใน 15 วัน หรือระยะเวลาที่มากกว่าตามที่ได้ตกลงกัน จะเป็นเหตุให้นำข้อ 4 (การเพิกถอน) แห่งควมตกลดฉบับนี้มาใช้ (ร่างฝ้ายสเปน) ภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่งนั้นจะต้องดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม ภายในเวลาที่ตกลงกัน (ร่างฝ้ายไทย)]
3. ตามข้อ 16 แห่งอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันอีกด้วยว่า อากาศยานใดๆ ที่ดำเนินบริการโดยหรือดำเนินบริการในนามของสายการบินของภาคิผู้ทำควมตกลดฝ้ายหนึ่งที่ทำการบินไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่ง ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่งนั้น อาจได้รับการตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่ง ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดควมล่าช้าโดยไม่สมเหตุสมผลในการดำเนินบริการของอากาศยานนั้น โดยไม่คำนึงถึงหน้าที่ต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญา จุดประสงค์ของการตรวจดังกล่าว มีขึ้นเพื่อจะตรวจสอบควมมีผลใช้ได้ของเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตของลูกเรือ และตรวจสอบอุปกรณ์ของอากาศยานและสภาพต่าง ๆ ของอากาศยานว่า เป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ในขณะนั้น [ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ้ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตให้แก่สายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายของภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่งโดยทันทีที่ภาคิผู้ทำควมตกลดฝ้ายแรกสรุปว่า ต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยของการดำเนินบริการ ไม่ว่าจะเป็นผลมาจากการตรวจสอบครั้งใดหรือชุดใด การปฏิเสธให้เข้าตรวจสอบ การปรึกษาหารือ หรืออื่นใด (ร่างฝ้ายสเปน) ในกรณีที่มีเหตุเร่งด่วนที่จำเป็นจะต้องดำเนินการเพื่อประกันความปลอดภัยในการดำเนินบริการของสายการบิน ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ้ายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตในการดำเนินการของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่งโดยพลัน (ร่างฝ้ายไทย)] การปฏิบัติใดๆ ของภาคิผู้ทำควมตกลดฝ้ายหนึ่งตามควมในวรรคนี้จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการดังกล่าวนั้นหมดไป

4. ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 2 ของข้อนี้ ภายหลังจากกำหนดเวลาที่ตกลงกันได้สิ้นสุดลง หากพบว่าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งยังคงมิได้ปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เลขานุการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะได้รับแจ้งให้ทราบถึงการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าว รวมถึงข้อยุติที่น่าพอใจในภายหลังของเรื่องดังกล่าวด้วย

ข้อ 12

การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลง ยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฉบับนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาและพิธีสารใดๆ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเป็นภาคิอยู่ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และพิธีสารว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมายบนอากาศยานซึ่งให้บริการแก่การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988 ซึ่งเพิ่มเติมอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และอนุสัญญาว่าด้วยการผสมสารในวัตถุระเบิดพลาสติกเพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจจับ ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 1991

2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคิผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกัน เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคิผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่าส่วนที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น มีผลใช้กับภาคิผู้ทำความตกลง ภาคิผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานที่มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น

4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า ผู้ประกอบการอากาศยานดังกล่าวอาจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่ระบุในวรรค 3 ของข้อนี้ ซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น [สำหรับการออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ผู้ประกอบการอากาศยานจะถูกกำหนดให้ปฏิบัติตามข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินตามที่กฎหมายของประเทศนั้นมีผลใช้บังคับ] ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้มาตรการที่พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตนที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่าง ขึ้นเครื่องหรือขนขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใดๆ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

6. [โดยไม่มีผลกระทบต่อข้อ 4 (การเพิกถอน) ของความตกลงนี้ หากไม่สามารถบรรลุข้อตกลงที่น่าพอใจภายในสิบห้าวัน (15) นับจากวันที่ร้องขอเช่นว่านั้น จะเป็นเหตุให้ระงับเพิกถอน จำกัด หรือตั้งเงื่อนไขซึ่งใบรับรองให้ดำเนินบริการหรือใบอนุญาตทางด้านเทคนิคของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย]

ข้อ 13

ความจุ

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะมีโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันในอันที่จะขนส่งการจราจรโดยบริการที่ตกลงซึ่งรับขึ้นจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งและขนส่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือในทางกลับกัน และจะถือว่าการจราจรที่รับขึ้นหรือขนส่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังและมาจากจุดต่างๆ ในเส้นทางมีลักษณะเป็นการจราจรเพิ่มเติม
2. บริการที่ตกลงซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจัดขึ้นนั้น จะต้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความต้องการของสาธารณะสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ระบุ และแต่ละบริการจะถือการจัดความจุที่พอเพียงเพื่อสนองความต้องการในการขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ที่รับขึ้นหรือขนส่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินเป็นวัตถุประสงค์ปฐมมูล
3. การจัดให้มีการขนส่งคนโดยสาร สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่รับขึ้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และขนส่ง ณ จุดต่างๆ ในประเทศที่สาม ตามเส้นทางที่ระบุ หรือกลับกัน จะต้องกระทำตามหลักการทั่วไปที่ว่าความจุจะต้องสัมพันธ์กับ :
 - ก) ความต้องการของการจราจรที่รับขึ้นหรือขนส่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบิน;
 - ข) ความต้องการของการจราจรของบริเวณที่สายการบินผ่าน หลังจากที่ได้คำนึงถึงบริการเดินอากาศอื่นๆ ที่ได้จัดขึ้นโดยสายการบินของบรรดารัฐที่ตั้งอยู่ในบริเวณนั้น; และ
 - ค) ความต้องการในการดำเนินบริการของสายการบินที่คุ้มทุน
4. ความจุที่จัดขึ้นนั้น จะต้องตกลงกันระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย และการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในความจุซึ่งเป็นที่ตกลงกันแล้วจะต้องได้รับการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต
5. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องจัดให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งน่านล่องหน้าเท่าที่จะปฏิบัติได้ แต่ไม่น้อยกว่าสามสัปดาห์ก่อนเริ่มดำเนินบริการที่ตกลงหรือการแก้ไขใดๆ จากนั้น หรือภายในสามสัปดาห์หลังจากได้รับคำขอจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ ซึ่งข้อสนเทศเกี่ยวกับลักษณะของบริการ ตารางการบิน แบบอากาศยาน รวมทั้งความจุที่จัดในแต่ละเส้นทางที่ระบุและข้อสนเทศอื่นใด อันอาจต้องการเพื่อให้เป็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่าได้ดำเนินการโดยถูกต้องตามข้อกำหนดแห่งความตกลงฉบับนี้แล้ว

ข้อ 14
ข้อบทเรื่องสถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะจัดส่งให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อได้รับการร้องขอ ซึ่งข้อมูลและสถิติที่เกี่ยวกับการจราจรที่ขนส่งโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในบริการที่ตกลงไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งตามแบบอย่างเดียวกันกับที่ให้สายการบินที่กำหนดจัดเตรียมและจัดส่งให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของตน ข้อมูลเชิงสถิติที่เพิ่มเติมใด ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการจราจรซึ่งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะขึ้นอยู่กับการหารือกันระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย เมื่อได้รับการร้องขอจากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

ข้อ 15
การปรึกษาหารือ

ด้วยความมุ่งมั่นแห่งความร่วมมืออันใกล้ชิด เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะหารือซึ่งกันและกันเป็นระยะ ด้วยความเห็นที่จะทำให้มั่นใจซึ่งการนำไปใช้และการปฏิบัติด้วยความพึงพอใจซึ่งบทบัญญัติแห่งความตกลงนี้

ข้อ 16

การแก้ไขความตกลง

1. หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งพิจารณาแล้วเห็นสมควรแก้ไขบทบัญญัติใด ๆ แห่งความตกลงฉบับนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นอาจร้องขอไปยังภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งให้มีการปรึกษาหารือ การปรึกษาหารือเช่นนั้นอาจจะเป็นการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ และอาจจะดำเนินการโดยการประชุมหรือการมีหนังสือโต้ตอบ และจะเริ่มต้นภายในหกสิบ (60) วัน นับจากวันที่ร้องขอ ข้อแก้ไขใด ๆ เมื่อเป็นที่ตกลงกันแล้ว จะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการยืนยันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต
2. การแก้ไขภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้อาจจะทำโดยการตกลงกันโดยตรงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศซึ่งมีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสอง และให้ยืนยันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต การปรึกษาหารือเพื่อให้มีผลใช้บังคับนี้อาจจะดำเนินการโดยการประชุมหรือการมีหนังสือโต้ตอบ และจะเริ่มต้นภายในหกสิบ (60) วัน นับจากวันที่ร้องขอ

ข้อ 17

การระงับข้อพิพาท

1. ถ้ามีข้อพิพาทใดๆ เกิดขึ้น ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ ในชั้นต้นให้ภาคีผู้ทำความตกลงพยายามตกลงกันด้วยการเจรจาโดยตรง
2. ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงไม่อาจตกลงกันได้โดยการเจรจา ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจเรียกร้องให้เสนอข้อพิพาทนั้นไปขอคำวินิจฉัยจากคณะอนุญาโตตุลาการสามคน โดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเป็นผู้เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการฝ่ายละคน และอนุญาโตตุลาการที่ระบุชื่อสองคนนั้น เป็นผู้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องเสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาหกสิบ (60) วัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้รับการบอกกล่าวจากภาคีอีกฝ่ายหนึ่งโดยผ่านทาง การทูตร้องขอให้ชี้ขาดข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ การแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามให้กระทำภายในระยะเวลาอีกหกสิบ (60) วันต่อจากการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สอง อนุญาโตตุลาการคนที่สามจะต้องเป็นคนชาติของรัฐอื่น จะต้องปฏิบัติหน้าที่เป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ และจะกำหนดสถานที่จัดการตัดสิน ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาที่กำหนด ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้ประธานคณะมนตรีแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนหนึ่งหรือหลายคนตามความต้องการของกรณี ในกรณีเช่นว่านี้อนุญาโตตุลาการคนที่สามจะเป็นคนชาติของรัฐที่สาม และจะต้องปฏิบัติหน้าที่ที่ประธานคณะอนุญาโตตุลาการ
3. ภาคีผู้ทำความตกลงรับรองที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยใด ๆ ที่ดำเนินการโดยประธานคณะอนุญาโตตุลาการภายใต้ความในวรรค 2 ของข้อนี้
4. ถ้าและตราบเท่าที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยที่ได้รับตามวรรค 2 ของข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจจำกัด พักใช้ หรือเพิกถอนสิทธิหรือเอกสิทธิ์ใด ๆ ที่ตนได้ให้ตามความตกลงฉบับนี้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงที่ฝ่าฝืนหรือแก่สายการบินที่กำหนดที่ฝ่าฝืนนั้นแล้วแต่กรณี

ข้อ 18

การจดทะเบียน

ความตกลงฉบับนี้ รวมถึงข้อแก้ไขใด ๆ ต่อความตกลงดังกล่าวนี้ จะต้องจดทะเบียนไว้กับ
องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ 19

อนุสัญญาพหุภาคี

ในกรณีที่ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้บรรลุถึงอนุสัญญาหรือความตกลงพหุภาคีที่เกี่ยวข้องกับข้อความซึ่งกำหนดโดยความตกลงฉบับนี้หลังจากมีผลใช้บังคับแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าวจะจัดให้มีการปรึกษาหารือเพื่อที่จะตัดสินใจถึงความสมควรในการแก้ไขความตกลงให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาหรือความตกลงพหุภาคีดังกล่าวนั้น ในระหว่างรอการแก้ไขเช่นว่านั้น ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะใช้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาหรือความตกลงพหุภาคีดังกล่าว

ข้อ 20

การยกเลิกข้อตกลง

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจให้คำบอกกล่าวแก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อใดก็ได้ว่าตนได้ตัดสินใจที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้ คำบอกกล่าวเช่นนั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยัง องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในกรณีเช่นว่านี้ ความตกลงฉบับนี้จะเป็นอันสิ้นสุดลงในสิบสอง (12) เดือน หลังจากวันที่ได้รับแจ้งคำบอกกล่าวของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เว้นแต่จะได้มีการตกลงร่วมกันให้ถอนคำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้นกำหนดเวลานั้น ในกรณีที่ไม่มี การตอบรับจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ให้ถือว่าคำบอกกล่าวเลิกความตกลงนั้นเป็นอันได้รับเมื่อเวลาล่วงไปสิบสี่ (14) วัน หลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับการแจ้ง

ข้อ 21

การบังคับใช้ความตกลง

ความตกลงฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับได้ตราเมื่อภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้แจ้งแก่กันและกัน โดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตว่า ได้ดำเนินการตามข้อกำหนดแห่งกฎหมายของประเทศตนโดยสมบูรณ์แล้ว

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ อันเป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากรัฐบาลของตนได้ลงนามความตกลงฉบับปัจจุบัน

ทำเป็นสำเนาฉบับที่..... เมื่อวันที่.....เดือน.....ปี..... เป็นภาษาสเปน ภาษาไทย และภาษาอังกฤษ ทุกฉบับต่างมีความถูกต้องแท้จริงเท่าเทียมกัน กรณีเกิดความแตกต่างเรื่องการตีความ ให้ใช้ตามฉบับภาษาอังกฤษ

แทนราชอาณาจักรสเปน

แทนราชอาณาจักรไทย

ภาคผนวก

1. ไบพิกัดเส้นทางบิน

- ก. เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรสเปนอาจดำเนินการ ในทั้งสองทิศทาง:
จุดต่าง ๆ ในสเปน - จุดระหว่างทางต่าง ๆ - จุดต่าง ๆ ในไทย - สามจุดพื่นต่าง ๆ และกลับ
- ข. เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทยอาจดำเนินการ ในทั้งสองทิศทาง:
จุดต่าง ๆ ในไทย - จุดระหว่างทางต่าง ๆ - จุดต่าง ๆ ในสเปน - สามจุดพื่นต่าง ๆ และกลับ

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะเลือกจุดระหว่างทางและจุดพื่นของเส้นทางบินตามที่ระบุไว้ในวรรค 1. ก. และ 1. ข. แห่งภาคผนวกนี้

ความเป็นไปได้ในการใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ในจุดระหว่างทางต่าง ๆ และจุดพื่นต่าง ๆ ซึ่งแสดงไว้ในวรรค 1. ก. และ 1. ข. แห่งภาคผนวกนี้ จะกำหนดโดยการตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

สายการบินที่กำหนดอาจเปลี่ยนลำดับ หรือเว้นไม่แวะลงจุดหนึ่งหรือหลายจุดตามเส้นทางบินที่แสดงไว้ในวรรค 1. ก. และ 1. ข. แห่งภาคผนวกนี้ ในบริการทั้งหมดของตนหรือบางส่วนก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า จุดเริ่มต้นของเส้นทางบินจะตั้งอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินนั้น

2. การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

- ในการดำเนินการหรือเข้าร่วมในการดำเนินการบริการ (เช่น การขายการขนส่งภายใต้ชื่อเที่ยวบินของตนบนเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอีกฝ่ายหนึ่ง) ซึ่งบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ หรือบนช่วงเส้นทางใด ๆ ของเส้นทางบิน สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงของแต่ละฝ่ายที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสายการบินผู้ทำการบิน และ/หรือ สายการบินผู้ไม่ได้ทำการบิน (ในที่นี้เรียกว่า "สายการบินผู้ทำการตลาด") อาจจะเข้าร่วมในข้อตกลงความร่วมมือด้านการตลาด เช่น การซื้อระวางบรรทุก หรือ การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน กับ:
- สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายเดียวกัน;
 - สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง; และ
 - สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของประเทศที่สาม หากประเทศที่สามดังกล่าวไม่ได้ให้สิทธิหรือไม่อนุญาตให้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือที่ตัดเทียมกันระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกับสายการบินอื่น ๆ ในบริการไปยัง มาจาก หรือ ผ่านประเทศที่สามดังกล่าว นั้น เจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงที่เกี่ยวข้องมีสิทธิที่จะไม่ยอมรับข้อตกลงเช่นว่านั้น

- ความจุที่เสนอโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งในฐานะที่เป็นสายการบินผู้ทำการตลาดของบริการซึ่งดำเนินบริการโดยสายการบินอื่น ๆ จะไม่นับหักออกจากสิทธิความจุของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินผู้ทำการตลาดดังกล่าวนั้น
- ในกรณีสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งดำเนินบริการในฐานะที่เป็นสายการบินผู้ทำการบินภายใต้ข้อตกลงความร่วมมือการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความจุทั้งหมดจะถูกลบออกจากสิทธิความจุของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินผู้ทำการบินดังกล่าวนี้
- สายการบินทั้งหมดที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อตกลงความร่วมมือการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องมีสิทธิในเส้นทางบินที่เหมาะสม
- จะไม่มีสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ 5 บนบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน โดยสายการบินที่กำหนดที่ดำเนินบริการในฐานะเป็นสายการบินผู้ทำการตลาด
- การบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องมีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดเชิงกำกับดูแลซึ่งโดยปกติใช้กับการดำเนินบริการเช่นว่านั้นที่ออกโดยภาคีผู้ทำความตกลง เช่น การคุ้มครองและการให้ข้อมูลแก่คนโดยสาร การรักษาความปลอดภัย ความรับผิดชอบ ค่าเสียหาย และข้อกำหนดอื่นใด ๆ ซึ่งใช้เป็นกาทั่วไปแก่สายการบินอื่นซึ่งดำเนินบริการรับขบวนการจราจรระหว่างประเทศ
- ในกรณีที่พบปัญหาผู้ให้บริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันมีความหมายถึงการเปลี่ยนอากาศยาน (change of gauge) สายการบินที่กำหนดที่ดำเนินบริการทางการตลาดจะมีสิทธิถ่ายโอนการจราจรของตนจากอากาศยานลำหนึ่งไปยังอากาศยานอีกลำหนึ่ง หรืออากาศยานหลายลำ ซึ่งมีจุดหมายปลายทางที่อาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่คำนึงถึงแบบอากาศยาน และมีเงื่อนไขว่าบริการนั้นจะต้องเป็นแบบประจำที่เป็นเที่ยวบินต่อเนื่องโดยตรง
- ในช่องทางการขายที่มีอยู่ สายการบินที่ทำการตลาดจะต้องแจ้งแก่ผู้โดยสารอย่างชัดเจน ณ จุดขายบริการว่า สายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินการจริงในแต่ละช่วงเส้นทางที่ให้บริการ
- สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะต้องยื่นรายการและกำหนดการบินของบริการที่เกี่ยวข้องเพื่อการพิจารณา และการอนุญาตที่เหมาะสมจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยสามสิบ (30) วัน ก่อนวันที่เสนอสำหรับการเริ่มต้นของบริการ

*Draft
(Thai's Note)*

No. 0703/

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

..... B.E. 2553 (2010)

Excellency,

I have the honour to refer to the Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Kingdom of Spain, done at Madrid on 6 September 1979, and the Memorandum of Understanding, concluded by the Delegations of the Aeronautical Authorities of the Kingdom of Spain and the Kingdom of Thailand at Madrid on 8 November 2005 which records the consultations on matters concerning the air services between the two countries.

In this connection, I have further the honour to confirm, on behalf of the Government of the Kingdom of Thailand, pursuant to Article 12 of the aforesaid Agreement, the agreements reached during the consultations on the said matters on 7 and 8 November 2005 in Madrid as follows:

1. Both delegations agreed to replace the present regime of single designation of airlines with a multiple designation regime.

2. Both delegations agreed to the following:

Spain: Routes to be operated by the airlines designated by the Kingdom of

Points in Spain – intermediate points – points in Thailand – three points beyond and vv.

Thailand: Routes to be operated by the airlines designated by the Kingdom of

Points in Thailand – intermediate points – points in Spain – three points beyond and vv.

The intermediate points and points beyond of routes indicated above shall be selected by the designated airlines of each Contracting Party.

The possibility of exercising fifth freedom traffic rights on the intermediate points and points beyond established above shall be determined by agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

The designated airlines may change the order or omit one or more points on the routes indicated above, in whole or part of its services, provided that the departure point of the route is located in the territory of the Contracting Party which has designated such airlines.

3. Both delegations agreed to the following operating framework:

In the operation of the agreed services in the specified routes, the designated airlines of each Contracting Party shall be allowed to operate full third and fourth freedom traffic rights, without limitations regarding the number of frequencies and type of aircraft used, and shall also be allowed to co-terminalize, in the same service, points located in the territory of the other Contracting Party.

The designated airlines of each Contracting Party may exercise fifth freedom traffic rights, up to three weekly frequencies as follows:

a) The designated airlines of each Contracting Party may exercise full fifth freedom traffic rights on the sectors to/from the intermediate points on its respective specified routes.

b) The designated airlines of each Contracting Party may as well exercise full fifth freedom traffic rights on the points beyond, when the sector is not being operated by the designated airlines of the other Contracting Party.

c) The designated airlines of Spain may as well exercise fifth freedom traffic rights up to two weekly frequencies on a point beyond Bangkok, to be freely selected, in a sector operated by the designated airlines of Thailand.

d) In addition to traffic rights mentioned in paragraphs a), b) and c) above, more fifth freedom traffic rights may be granted subject to agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

4. Both delegations agreed to the following code share clause:

• When operating or holding out (i.e., selling transportation under its own code on flights operated by another airline) the agreed services on the specified routes or on any sector of the routes, the airlines of each Contracting Party designated as the operating airline and/or the non-operating airline (hereinafter referred to as the "marketing" airline) may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked space or code sharing with:

- an airline or airlines of the same Contracting Party;
- an airline or airlines of the other Contracting Party; and
- an airline or airlines of third countries. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Aeronautical Authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.

- Capacity offered by a designated airline as the marketing airline on the services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said marketing airline.
- Where a designated airline operates services as the operating airline under code-share arrangements, the total capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said operating airline.
- All airlines involved in code-share arrangements shall hold the appropriate route rights.
- No fifth freedom rights shall be exercised on code-share services by the designated airlines acting as marketing airlines.
- Code-share services shall meet the regulatory requirements normally applied to such operations by the Contracting Parties, such as protection of information relating to passengers, security, liability and any other requirements generally applied to other airlines operating international traffic.
- Where the provision of code share services implies a change of aircraft (change of gauge) the designated airline marketing the service shall have the right to transfer its traffic from one aircraft to another aircraft or to several aircrafts destined for the territory of the other Contracting Party, regardless of the type of aircraft and provided that the service is scheduled as a direct connection flight.
- Where selling facilities are available, the marketing airline shall clearly inform passengers at the point of sale of the services, of the airline that will operate each sector of the services.
- The designated airlines of either Contracting Party shall submit the programs and schedules of the services concerned for consideration and, where appropriate, approval by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at least thirty (30) days before the date proposed for the starting of the services.

5. Until the new text of the Air Services Agreement between the two Governments is concluded, both Aeronautical Authorities agree to apply the principles included therein, on a provisional basis and within the space of their scope of their administrative competences.

If the above confirmation is acceptable to the Government of the Kingdom of Spain, I have further the honour to propose that this Note and Your Excellency's Note in reply to that effect shall constitute an Agreement on this matter between our two Governments.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

*Draft
(Spanish 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 Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Kingdom of Spain, done at Madrid on 6 September 1979, and the Memorandum of Understanding, concluded by the Delegations of the Aeronautical Authorities of the Kingdom of Spain and the Kingdom of Thailand at Madrid on 8 November 2005 which records the consultations on matters concerning the air services between the two countries.

In this connection, I have further the honour to confirm, on behalf of the Government of the Kingdom of Thailand, pursuant to Article 12 of the aforesaid Agreement, the agreements reached during the consultations on the said matters on 7 and 8 November 2005 in Madrid as follows:

1. Both delegations agreed to replace the present regime of single designation of airlines with a multiple designation regime.

2. Both delegations agreed to the following:

Spain:
Routes to be operated by the airlines designated by the Kingdom of

Points in Spain – intermediate points – points in Thailand – three points beyond and vv.

Thailand:
Routes to be operated by the airlines designated by the Kingdom of

Points in Thailand – intermediate points – points in Spain – three points beyond and vv.

The intermediate points and points beyond of routes indicated above shall be selected by the designated airlines of each Contracting Party.

The possibility of exercising fifth freedom traffic rights on the intermediate points and points beyond established above shall be determined by agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

The designated airlines may change the order or omit one or more points on the routes indicated above, in whole or part of its services, provided that the

departure point of the route is located in the territory of the Contracting Party which has designated such airlines.

3. Both delegations agreed to the following operating framework:

In the operation of the agreed services in the specified routes, the designated airlines of each Contracting Party shall be allowed to operate full third and fourth freedom traffic rights, without limitations regarding the number of frequencies and type of aircraft used, and shall also be allowed to co-terminalize, in the same service, points located in the territory of the other Contracting Party.

The designated airlines of each Contracting Party may exercise fifth freedom traffic rights, up to three weekly frequencies as follows:

a) The designated airlines of each Contracting Party may exercise full fifth freedom traffic rights on the sectors to/from the intermediate points on its respective specified routes.

b) The designated airlines of each Contracting Party may as well exercise full fifth freedom traffic rights on the points beyond, when the sector is not being operated by the designated airlines of the other Contracting Party.

c) The designated airlines of Spain may as well exercise fifth freedom traffic rights up to two weekly frequencies on a point beyond Bangkok, to be freely selected, in a sector operated by the designated airlines of Thailand.

d) In addition to traffic rights mentioned in paragraphs a), b) and c) above, more fifth freedom traffic rights may be granted subject to agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

4. Both delegations agreed to the following code share clause:

• When operating or holding out (i.e., selling transportation under its own code on flights operated by another airline) the agreed services on the specified routes or on any sector of the routes, the airlines of each Contracting Party designated as the operating airline and/or the non-operating airline (hereinafter referred to as the "marketing" airline) may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked space or code sharing with:

- an airline or airlines of the same Contracting Party;
- an airline or airlines of the other Contracting Party; and
- an airline or airlines of third countries. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Aeronautical Authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.

- Capacity offered by a designated airline as the marketing airline on the services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said marketing airline.

- Where a designated airline operates services as the operating airline under code-share arrangements, the total capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said operating airline.

- All airlines involved in code-share arrangements shall hold the appropriate route rights.

- No fifth freedom rights shall be exercised on code-share services by the designated airlines acting as marketing airlines.

- Code-share services shall meet the regulatory requirements normally applied to such operations by the Contracting Parties, such as protection of information relating to passengers, security, liability and any other requirements generally applied to other airlines operating international traffic.

- Where the provision of code share services implies a change of aircraft (change of gauge) the designated airline marketing the service shall have the right to transfer its traffic from one aircraft to another aircraft or to several aircrafts destined for the territory of the other Contracting Party, regardless of the type of aircraft and provided that the service is scheduled as a direct connection flight.

- Where selling facilities are available, the marketing airline shall clearly inform passengers at the point of sale of the services, of the airline that will operate each sector of the services.

- The designated airlines of either Contracting Party shall submit the programs and schedules of the services concerned for consideration and, where appropriate, approval by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at least thirty (30) days before the date proposed for the starting of the services.

6. Until the new text of the Air Services Agreement between the two Governments is concluded, both Aeronautical Authorities agree to apply the principles included therein, on a provisional basis and within the space of their scope of their administrative competences.

If the above confirmation is acceptable to the Government of the Kingdom of Spain, I have further the honour to propose that this Note and Your Excellency's Note in reply to that effect shall constitute an Agreement on this matter between our two Governments."

In reply, I have further the honour to inform Your Excellency that the foregoing confirmation is acceptable to the Government of the Islamic Republic of Iran 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
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตของฝ่ายไทย)

ที่

กระทรวงการต่างประเทศ

ถนนศรีอยุธยา

กรุงเทพฯ 10400

พ.ศ. ๒๕๕๓ (ค.ศ. ๒๐๑๐)

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงความตกลงเรื่องการบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสเปน ซึ่งจัดทำขึ้นที่กรุงมาดริด เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๒๒ และบันทึกความเข้าใจลับซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบินแห่งราชอาณาจักรไทยและราชอาณาจักรสเปนเห็นพ้องกัน ที่กรุงมาดริด เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ เกี่ยวกับการบริการเดินอากาศระหว่างทั้งสองประเทศ

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยัน ในนามของราชอาณาจักรไทย ตามข้อ ๑๒ ในความตกลงดังกล่าว ซึ่งเป็นผลจากการหารือ ระหว่างวันที่ ๗ - ๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ ณ กรุงมาดริด ดังต่อไปนี้

๑. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ระบบการกำหนดสายการบินเพียงอย่างเดียวในปัจจุบัน เป็นระบบการทำหนดสายการบินหลายสาย

๒. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

เส้นทางบินที่ดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรสเปน :

จุดต่าง ๆ ในสเปน – จุดระหว่างทางต่าง ๆ – จุดต่าง ๆ ในไทย – สามจุดพื้นต่าง ๆ และกลับ

เส้นทางบินที่ดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทย

จุดต่าง ๆ ในไทย – จุดระหว่างทางต่าง ๆ – จุดต่าง ๆ ในสเปน – สามจุดพื้นต่าง ๆ และกลับ

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะเลือกจุดระหว่างทางและจุดพื้นของเส้นทางบินที่แสดงไว้ข้างต้น

ความเป็นไปได้ในการใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ในจุดระหว่างทางและจุดพื้นซึ่งระบุไว้ข้างต้นจะกำหนดโดยการตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

สายการบินที่กำหนดอาจเปลี่ยนลำดับ หรือ เว้นไม่แวะลงจุดหนึ่งจุดหรือหลายจุดตามเส้นทางที่แสดงข้างต้น ในบริการทั้งหมดของตนหรือบางส่วนก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า จุดเริ่มต้นของเส้นทางบินจะต้องตั้งอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินนั้น

๓. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกรอบการดำเนินการ ดังนี้

การดำเนินการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓ และ ๔ อย่างเต็มที่ โดยไม่มีการจำกัดเกี่ยวกับจำนวนของความถี่และแบบของอากาศยานที่ใช้ และจำกัดรับอนุญาตให้ทำการบินเชื่อมจุดสองจุดในบริการเดียวกันสำหรับจุดที่ตั้งอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้ถึง สัปดาห์ละ ๓ เที่ยวบิน ดังนี้

- ก) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้ อย่างเต็มที่ ในช่วงที่ไปยัง/มาจากจุดระหว่างทางตามเส้นทางบินที่ระบุของตนตามลำดับ
- ข) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้อย่างเต็มที่ ในจุดพื้นที่ต่าง ๆ ได้ เฉพาะในช่วงเส้นทางบินที่มีได้ดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
- ค) สายการบินที่กำหนดของสเปนอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้อีกสัปดาห์ละ ๒ เที่ยวบินในหนึ่งจุดพื้นที่จากกรุงเทพฯ ที่จะเลือกได้อย่างเสรี ในหนึ่งช่วงเส้นทางบินที่ดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดของไทย
- ง) นอกจากสิทธิรับขนการจราจรที่กล่าวไว้ในวรรค ก) ข) และ ค) ข้างต้น สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ เพิ่มขึ้นอีก อาจได้รับอนุญาตโดยขึ้นอยู่กับความตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

๔. คณะผู้แทนทั้งสองได้ฝ่ายตกลงเรื่องข้อบทการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันดังนี้

- ในการดำเนินการหรือเข้าร่วมในการดำเนินการบริการ (เช่น การขายการขนส่งภายใต้ชื่อเที่ยวบินของตนบนเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอีกฝ่ายหนึ่ง) ซึ่งบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ หรือบนช่วงเส้นทางใด ๆ ของเส้นทางบิน สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงของแต่ละฝ่ายที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสายการบินผู้ทำการบิน และ/หรือ สายการบินผู้ไม่ได้ทำการบิน (ในที่นี้เรียกว่า "สายการบินผู้ทำการตลาด") อาจเข้าร่วมในข้อตกลงความร่วมมือด้านการตลาด เช่น การซื้อระวางรถบรรทุก หรือ การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน กับ:

- สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายเดียวกัน;

- สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง; และ
- สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของประเทศที่สาม หากประเทศที่สามดังกล่าว ไม่ได้ให้สิทธิหรืออนุญาตให้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือที่ตัดเทียมกันระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกับสายการบินอื่น ๆ ในบริการไปยัง มาจาก หรือ ผ่านประเทศที่สามดังกล่าวนั้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงที่เกี่ยวข้องมีสิทธิที่จะไม่ยอมรับข้อตกลงเช่นนั้น

- ความจุที่เสนอโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งในฐานะที่เป็นสายการบินผู้ทำการตลาดของบริการซึ่งดำเนินบริการโดยสายการบินอื่น ๆ จะไม่นับหักออกจากสิทธิความจุของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินผู้ทำการตลาดดังกล่าวนี้

- ในกรณีสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งดำเนินบริการในฐานะที่เป็นสายการบินผู้ทำการบินภายใต้ข้อตกลงความร่วมมือการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความจุทั้งหมดจะถูกนับหักออกจากสิทธิความจุของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินผู้ทำการบินดังกล่าวนี้

- สายการบินทั้งหมดที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อตกลงความร่วมมือการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องมีสิทธิในเส้นทางบินที่เหมาะสม

- จะไม่มีสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ บนบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน โดยสายการบินที่กำหนดที่ดำเนินบริการในฐานะเป็นสายการบินผู้ทำการตลาด

- การบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องมีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดเชิงกำกับดูแลซึ่งโดยปกติใช้กับการดำเนินบริการเช่นนั้นที่ออกโดยภาคีผู้ทำความตกลง เช่น การคุ้มครองและการให้ข้อมูลแก่คนโดยสาร การรักษาความปลอดภัย ความรับผิดชอบ ค่าเสียหาย และข้อกำหนดอื่นใด ๆ ซึ่งใช้เป็นการทั่วไปแก่สายการบินอื่นซึ่งดำเนินบริการรับขบวนการจราจรระหว่างประเทศ

- ในกรณีที่บทบัญญัติแห่งบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันมีความหมายถึงการเปลี่ยนอากาศยาน (change of gauge) สายการบินที่กำหนดที่ดำเนินบริการทางการตลาดจะมีสิทธิถ่ายโอนการจราจรของตนจากอากาศยานนำหนึ่งไปยังอากาศยานอีกลำหนึ่ง หรืออากาศยานหลายลำ ซึ่งมีจุดหมายปลายทางที่อาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่คำนึงถึงแบบอากาศยาน และมีเงื่อนไขว่าบริการนั้นจะต้องเป็นแบบประจำที่เป็นเที่ยวบินต่อเนื่องโดยตรง

- ในช่องทางการขายที่มีอยู่ สายการบินที่ทำการตลาดจะต้องแจ้งแก่ผู้โดยสารอย่างชัดเจน ณ จุดขายบริการว่า สายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินบริการจริงในแต่ละช่วงเส้นทางให้บริการ

- สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะต้องยื่นรายการและกำหนดการบินของบริการที่เกี่ยวข้องเพื่อการพิจารณา และการอนุญาตที่เหมาะสมจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยสามสิบ (๓๐) วัน ก่อนวันที่เสนอสำหรับการเริ่มต้นของบริการ

๕. จนกว่าตัวบทความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่จะได้ช้อยติ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะนำหลักการในนั้นไปใช้เป็นการชั่วคราว และภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของตน

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสเปน ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย

ร่าง
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายสเปน)

ที่

ฯพณฯ

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

“ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงความตกลงเรื่องการบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสเปน ซึ่งจัดทำขึ้นที่กรุงมาดริด เมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๒๒ และบันทึกความเข้าใจลับซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบินแห่งราชอาณาจักรไทยและราชอาณาจักรสเปนเห็นพ้องกัน ที่กรุงมาดริด เมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ เกี่ยวกับการบริการเดินอากาศระหว่างทั้งสองประเทศ

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยัน ในนามของราชอาณาจักรไทย ตามข้อ ๑๒ ในความตกลงดังกล่าว ซึ่งเป็นผลจากการหารือ ระหว่างวันที่ ๗ - ๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ ณ กรุงมาดริด ดังต่อไปนี้

๑. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ระบบการกำหนดสายการบินเพียงอย่างเดียวในปัจจุบัน เป็นระบบการกำหนดสายการบินหลายสาย

๒. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

เส้นทางบินที่ดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรสเปน :

จุดต่าง ๆ ในสเปน – จุดระหว่างทางต่าง ๆ – จุดต่าง ๆ ในไทย – สามจุดพื้นต่าง ๆ และกลับ

เส้นทางบินที่ดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทย

จุดต่าง ๆ ในไทย – จุดระหว่างทางต่าง ๆ – จุดต่าง ๆ ในสเปน – สามจุดพื้นต่าง ๆ และกลับ

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะเลือกจุดระหว่างทางและจุดพื้นของเส้นทางบินที่แสดงไว้ข้างต้น

ความเป็นไปได้ในการใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ในจุดระหว่างทางและจุดพื้นซึ่งระบุไว้ข้างต้นจะกำหนดโดยการตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

สายการบินที่กำหนดอาจเปลี่ยนลำดับ หรือ เว้นไม่แวะลงจุดหนึ่งจุดหรือหลายจุดตามเส้นทางที่แสดงข้างต้น ในบริการทั้งหมดของตนหรือบางส่วนก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า จุดเริ่มต้นของเส้นทางบินจะต้องตั้งอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินนั้น

๓. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกรอบการดำเนินบริการ ดังนี้

การดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓ และ ๔ อย่างเต็มที่ โดยไม่มีการจำกัดเกี่ยวกับจำนวนของความถี่และแบบของอากาศยานที่ใช้ และจำกัดรับอนุญาตให้ทำการบินเชื่อมจุดสองจุดในบริการเดียวกันสำหรับจุดที่ตั้งอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้ถึง สัปดาห์ละ ๓ เที่ยวบิน ดังนี้

- ๑) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้ อย่างเต็มที่ ในช่วงที่ไปยัง/มาจากจุดระหว่างทางตามเส้นทางบินที่ระบุของตนตามลำดับ
- ๒) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้อย่างเต็มที่ ในจุดพื้นต่าง ๆ ได้ เฉพาะในช่วงเส้นทางบินที่มีได้ดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
- ๓) สายการบินที่กำหนดของสเปนอาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้อีกสัปดาห์ละ ๒ เที่ยวบินในหนึ่งจุดพื้นจากกรุงเทพฯ ที่จะเลือกได้อย่างเสรี ในหนึ่งช่วงเส้นทางบินที่ดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดของไทย
- ๔) นอกจากสิทธิรับขนการจราจรที่กล่าวไว้ในวรรค ก) ข) และ ค) ข้างต้น สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ เพิ่มขึ้นอีก อาจได้รับอนุญาตโดยขึ้นอยู่กับความตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

๔. คณะผู้แทนทั้งสองได้ฝ่ายตกลงเรื่องข้อทบทการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันดังนี้

- ในการดำเนินบริการหรือเข้าร่วมในการดำเนินการบริการ (เช่น การขายการขนส่งภายใต้ชื่อเที่ยวบินของตนเองบนเที่ยวบินที่ดำเนินบริการโดยสายการบินอีกฝ่ายหนึ่ง) ซึ่งบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ หรือบนช่วงเส้นทางใด ๆ ของเส้นทางบิน สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงของแต่ละฝ่ายที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นสายการบินผู้ทำการบิน และ/หรือ สายการบินผู้ไม่ได้ทำการบิน (ในที่นี้เรียกว่า "สายการบินผู้ทำการตลาด") อาจจะเข้าร่วมในข้อตกลงความร่วมมือด้านการตลาด เช่น การซื้อระวางรถบรรทุก หรือ การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน กับ:

- สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายเดียวกัน;
- สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง; และ
- สายการบินสายหนึ่ง หรือ หลายสาย ของประเทศที่สาม หากประเทศที่สามดังกล่าวไม่ได้ให้สิทธิหรืออนุญาตให้จัดทำข้อตกลงความร่วมมือที่ทัดเทียมกันระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกับสายการบินอื่น ๆ ในบริการไปยัง มาจาก

หรือ ผ่านประเทศที่สามดังกล่าวนั้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงที่เกี่ยวข้องมีสิทธิที่จะไม่ยอมรับข้อตกลงเช่นนั้น

- ความจุที่เสนอโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งในฐานะที่เป็นสายการบินผู้ทำการตลาดของบริการซึ่งดำเนินบริการโดยสายการบินอื่น ๆ จะไม่นับหักออกจากสิทธิความจุของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินผู้ทำการตลาดดังกล่าวนี้

- ในกรณีสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งดำเนินบริการในฐานะที่เป็นสายการบินผู้ทำการบินภายใต้ข้อตกลงความร่วมมือการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความจุทั้งหมดจะถูกลบหักออกจากสิทธิความจุของภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินผู้ทำการบินดังกล่าวนี้

- สายการบินทั้งหมดที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อตกลงความร่วมมือการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องมีสิทธิในเส้นทางบินที่เหมาะสม

- จะไม่มีสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ บนบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน โดยสายการบินที่กำหนดที่ดำเนินบริการในฐานะเป็นสายการบินผู้ทำการตลาด

- การบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องมีคุณสมบัติครบตามข้อกำหนดเชิงกำกับดูแลซึ่งโดยปกติใช้กับการดำเนินบริการเช่นนั้นที่ออกโดยภาคีผู้ทำความตกลง เช่น การคุ้มครองและการให้ข้อมูลแก่คนโดยสาร การรักษาความปลอดภัย ความรับผิดชอบ ค่าเสียหาย และข้อกำหนดอื่นใด ๆ ซึ่งใช้เป็นการทั่วไปแก่สายการบินอื่นซึ่งดำเนินบริการรับขบวนการจราจรระหว่างประเทศ

- ในกรณีที่บทบัญญัติแห่งบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันมีความหมายถึงการเปลี่ยนอากาศยาน (change of gauge) สายการบินที่กำหนดที่ดำเนินบริการทางการตลาดจะมีสิทธิถ่ายโอนการจราจรของตนจากอากาศยานลำหนึ่งไปยังอากาศยานอีกลำหนึ่ง หรืออากาศยานหลายลำ ซึ่งมีจุดหมายปลายทางที่อาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่คำนึงถึงแบบอากาศยาน และมีเงื่อนไขว่าบริการนั้นจะต้องเป็นแบบประจำที่เป็นเที่ยวบินต่อเนื่องโดยตรง

- ในช่องทางการขายที่มีอยู่ สายการบินที่ทำการตลาดจะต้องแจ้งแก่ผู้โดยสารอย่างชัดเจน ณ จุดขายบริการว่า สายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินบริการจริงในแต่ละช่วงเส้นทางให้บริการ

- สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะต้องยื่นรายการและกำหนดการบินของบริการที่เกี่ยวข้องเพื่อการพิจารณา และการอนุญาตที่เหมาะสมจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งอย่างน้อยสามสิบ (๓๐) วัน ก่อนวันที่เสนอสำหรับการเริ่มต้นของบริการ

๕. จนกว่าตัวบทความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่จะได้ข้อยุติ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะนำหลักการในนั้นไปใช้เป็นการชั่วคราว และภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของตน

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสเปน ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะ
เสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสอง
ประเทศ"

สำหรับคำตอบ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะแจ้งแก่ ฯพณฯ ว่า ข้อยืนยันดังกล่าวเป็นที่ยอมรับได้
ของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสเปน และหนังสือของ ฯพณฯ และหนังสือตอบกลับฉบับนี้จะถือเป็น
ข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ที่ระบุไว้ในหนังสือฉบับนี้

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย