

(สำเนา)

เลขรับ ๑๖๓๔๖/๒๕๕๒ วันที่ ๕ พ.ย. ๒๕๕๒

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๐๓๘๘

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม ๑๐๓๐๐

๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

เรื่อง ความตกลงระหว่างคณะมนตรีสหพันธ์สวิสและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยว่าด้วยบริการเดินอากาศ
ระหว่างอาณาเขตของทั้งสองฝ่ายและพ้นจากนั้นไป

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความตกลงฯ ในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาหารือเห็นชอบให้เสนอความตกลงระหว่างคณะมนตรีสหพันธ์สวิส
และรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของทั้งสองฝ่ายและพ้นจากนั้นไป
เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอความตกลงฯ ดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบ
ตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) อภิสสิทธิ์ เวชชาชีวะ ผู้เสนอ

(นายอภิสสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

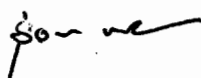
นายกรัฐมนตรี

สำนักนิติธรรม

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันนิชิตติ)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

จิราภา พิมพ์



LL ตรวจ

AGREEMENT BETWEEN THE SWISS FEDERAL COUNCIL AND
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND FOR AIR SERVICES
BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Swiss Federal Council and the Government of the Kingdom of Thailand,

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

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

Have agreed as follows:

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to be a cursive 'A' or similar character.A small, handwritten mark or signature in black ink, possibly a stylized 'M' or similar character.

Article 1 Definitions

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

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

b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of Switzerland, the Federal Office for Civil Aviation and, in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of Transport or in both cases any person or body, authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;

c) The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 6 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;

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

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



Article 2 Grant of Rights

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

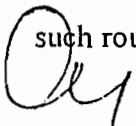
2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:

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

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

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

such routes.



Article 3 Exercise of Rights

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

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

3. Provision for the carriage of passenger, 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(s);

b) the requirements of traffic of the area through which the airline(s) 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.



Article 4 Application of Laws and Regulations

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

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

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline(s) 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 5 Aviation Security

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

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

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

OK

u

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

Cy

✓

Article 6 Designation and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline(s) of the other Contracting Party the necessary operating authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline(s) designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airlines have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them and that they hold current Air Operator's Certificates issued by the said Contracting Party.
5. Having received the operating authorization, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airline(s) may at any time operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement are in force.



Article 7 Revocation and Suspension of Operating Authorization

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

a) it has no proof that the said airline(s) has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating it and holds a current Air Operator's Certificate issued by the said Contracting Party, or

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

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

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

Q1

sc

Article 8 Recognition of Certificates and Licenses

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

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

State.

Al

pe

Article 9 Aviation Safety

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

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

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



4. With reference to the paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with the Standards of International Civil Aviation Organization when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.



Article 10 Exemption from Duties and Taxes

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

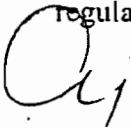
2. There shall also be exempt from the same duties and taxes with exception of charges corresponding to the services rendered:

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

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

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

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



Article 11 Direct Transit

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

A

pe

Article 12 User Charges

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

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

CU

ff

Article 13 Commercial Activities

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

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

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



Article 14 Leasing

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Article 5 (Aviation Security) and Article 9 (Aviation Safety)

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airline(s) of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

Al

μ

Article 15 Conversion and Transfer of Revenues

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

As

pe

Article 16 Tariffs

1. The tariffs to be applied by the designated airline(s) of a Contracting Party for services covered by this Agreement, shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interest of users, cost of operation, characteristics of service, commission rates, reasonable profit, tariffs of other airlines, and other commercial considerations in the market-place.

2. The aeronautical authorities shall give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or predatory.

3. The tariffs may be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation, if applicable, with other airlines. Such agreement may be reached by the use of the appropriate international tariff co-ordination mechanism. However, neither Contracting Party shall make participation in multilateral carrier tariff co-ordination a condition for approval of any tariff nor shall either Contracting Party prevent or require participation by the designated airline(s) of either Contracting Party in such multilateral tariff co-ordination. Each designated airline(s) may at its option develop tariffs individually.

4. Each Contracting Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of the other Contracting Party for carriage to or from its territory.

5. The tariffs shall be filed at least 15 days before the proposed date of their introduction. The aeronautical authorities may approve or disapprove tariffs filed for one-way or round-trip carriage between the territories of the two Contracting Parties which commences in their own territory. In case of disapproval they shall give notice of disapproval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as soon as possible or at least within 14 days of the filing being received.

Q

me

6. Neither of the aeronautical authorities shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for carriage between the territories of the two Contracting Parties commencing in the territory of the other Contracting Party.

7. The tariffs to be charged by a designated airline(s) of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and that of a third State on services covered by this agreement shall be subject to the approval requirements of the other Contracting Party.

8. For carriage between the territories of the Contracting Parties, the aeronautical authorities shall permit the designated airline(s) of the other Contracting Party to match any tariffs on the same city pair currently authorized for application by an airline(s) of either Contracting Party or of a third State.

9. Notwithstanding paragraph 6 above, where the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that a tariff for the carriage to its territory falls within the categories described in paragraph 2 above, they shall give notice of disapproval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as soon as possible or at least within 14 days of the date of filing being received by them.

10. Each Contracting Party may request consultation regarding any tariff of an airline(s) of either Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request. The Contracting Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of this issues. If the Contracting Parties reach agreement, each Contracting Party shall use its best effort to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Contracting Party in whose territory the carriage originates shall

prevail.



Article 17 Time-table Submission

1. As long in advance as practicable, but not less than thirty days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within thirty days after receipt of a request from the aeronautical authorities the designated airline(s) of one Contracting Party shall 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.

2. For supplementary flights which the designated airline(s) of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved time-table it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

OK

pl

Article 18 Provision of Statistics

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

Q

مر

Article 19 Consultations

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

cy

pl

Article 20 Dispute Settlement

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

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

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

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



Article 21 Modifications

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

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

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

Q1

pe

Article 22 Termination

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

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


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

04

pl

Article 23 Registration with International Civil Aviation Organization

The present Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.



Article 24 Entry into Force

The present Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature and suspend the application of the Agreement between the Swiss Federal Council and the Government of the Kingdom of Thailand for Air Services between and beyond their Respective Territories, signed on 22 November 1984. It enters into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their constitutional formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements.

Upon entry into force, the present Agreement shall supersede the Agreement between the Swiss Federal Council and the Government of the Kingdom of Thailand for Air Services between and beyond their Respective Territories, signed on 22 November 1984, which shall no longer have effect.

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

Done in duplicate at on this day ofin the English, Thai and German languages, all three texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

For the Swiss
Federal Council



For the Government of
the Kingdom of Thailand



ANNEX

ROUTE SCHEDULES

Route Schedule I

Route on which air services may be operated by the designated airline(s) of Thailand:

Points of Departure	Intermediate points	Points in Switzerland	Points Beyond
Points in Thailand	Intermediate points	Points in Switzerland	Points beyond

Route Schedule II

Route on which air services may be operated by the designated airline(s) of Switzerland :

Points of Departure	Intermediate points	Points in Thailand	Points Beyond
Points in Switzerland	Intermediate points	Points in Thailand	Points beyond

Notes

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



ความตกลงระหว่างคณะมนตรีสหพันธ์สวิสและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
ว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของทั้งสองฝ่ายและพ้นจากนั้นไป

คณะมนตรีสหพันธ์สวิสและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

พิจารณาเห็นว่า สหพันธ์สวิสและราชอาณาจักรไทย ต่างเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือน
ระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่เจ็ด ธันวาคม ค.ศ. 1944 และ

ปรารถนาที่จะทำความตกลงเพิ่มเติมจากอนุสัญญาดังกล่าว เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนาบริการ
เดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่ายและพ้นจากนั้นไป

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1 คำจำกัดความ

1. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะได้ให้หมายเป็นอย่างอื่น :

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

ข) คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีของประเทศสวีตเซอร์แลนด์ หมายถึง สำนักงานการบินพลเรือนของสหพันธ์ และในกรณีของราชอาณาจักรไทยให้หมายถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือทั้งสองกรณีนั้น ให้หมายถึงบุคคลหรือองค์คณะใดๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งในเวลานี้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจดังกล่าวได้รับมอบหมาย ;

ค) คำว่า "สายการบินที่กำหนด" ให้หมายถึง สายการบินซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้กำหนด ตามข้อ 6 แห่งความตกลงฉบับนี้ สำหรับการดำเนินบริการเดินอากาศที่ได้ตกลงกัน ;

ง) คำว่า "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้หมายถึง ราคาที่จะต้องจ่ายสำหรับการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ และสินค้า และเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งใช้กับราคาเหล่านี้ รวมทั้งค่านายหน้าและค่าจ้างเพิ่มเติมสำหรับตัวแทนหรือการขายเอกสารการเดินทาง แต่ไม่รวมค่าจ้างและเงื่อนไขสำหรับการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์

2. ภาคผนวกประกอบเป็นส่วนหนึ่งส่วนเดียวกับความตกลงฉบับนี้ คำอ้างทั้งปวงที่อ้างถึงความตกลงฉบับนี้ ให้ถือว่าอ้างถึงภาคผนวกด้วย เว้นแต่จะตกลงกันอย่างชัดแจ้งให้เป็นอย่างอื่น

ข้อ 2 การให้สิทธิ

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุไว้ในควมตกลงฉบับนี้ แก่ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อควมมุ่งประสงค์ที่จะดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางที่ระบุในใบพิกัดของภาคผนวกบริการและเส้นทางบินเช่นว่านั้น ต่อไปจะเรียกว่า "บริการที่ตกลง" และ "เส้นทางบินที่ระบุ" ตามลำดับ
2. ภายใต้งค์บับแห่งบทบัญญัติของควมตกลงฉบับนี้ สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับขณะดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ :
 - ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แวะลง ;
 - ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาเขตดังกล่าวมิใช่เพื่อควมมุ่งประสงค์ทางการค้า ;
 - ค) สิทธิในการรับขึ้นและขนลงในอาณาเขตดังกล่าว ณ จุดต่างๆ ที่ระบุในภาคผนวกของควมตกลงฉบับนี้ ซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ที่ไปยังหรือมาจากจุดต่างๆ ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ;
 - ง) สิทธิในการรับขึ้นหรือขนลงในอาณาเขตของประเทศที่สาม ณ จุดต่างๆ ที่ระบุในภาคผนวกของควมตกลงฉบับนี้ ซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ที่ไปยังหรือมาจากจุดต่างๆ ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ตามที่ระบุในภาคผนวกของควมตกลงฉบับนี้
3. ไม่มีข้อควมใดในวรรค 2 แห่งข้อนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายหนึ่งในอันที่จะรับขนคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ เพื่อสินจ้างหรือค่าเช่าในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายนั้น
4. ถ้าเหตุเนื่องมาจากการปะทะกันด้วยอาวุธ ภัยธรรมชาติอันใหญ่หลวง ควมไม่สงบทางการเมืองหรือการบ่อนทำลาย ทำให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายหนึ่งไม่สามารถดำเนินบริการตามเส้นทางปกติของตนได้ ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะใช้เวลาพยายามอย่างดีที่สุดที่จะเอื้ออำนวยควมสะดวกให้มีการดำเนินบริการเช่นว่านั้นต่อไป โดยการจัดเส้นทางนั้นใหม่ตามควมเหมาะสม

ข้อ 3 การใช้สิทธิ

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีโอกาสอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน ในอันที่จะรับขนโดยบริการที่ตกลง ซึ่งการจราจรที่รับขนในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง และขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือกลับกัน และจะถือว่าการจราจรที่รับขนหรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังและมาจากจุดต่างๆ ในเส้นทางมีลักษณะเป็นการจราจรเพิ่มเติม ในการจัดความจุเพื่อการรับขนการจราจรที่รับขนในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และขนลง ณ จุดต่างๆ ในเส้นทางที่ระบุหรือกลับกัน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ปฐมมูลของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการจราจรเช่นนั้น เพื่อมิให้กระทบกระเทือนผลประโยชน์ของสายการบินฝ่ายหลังอย่างไม่สมควร
2. บริการที่ตกลงซึ่งสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจัดขึ้นนั้น จะต้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความต้องการของประชาชนสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ระบุ และแต่ละบริการจะถือการจัดความจุที่พอเพียงเพื่อสนองความต้องการในการขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ที่รับขนหรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) เป็นวัตถุประสงค์ปฐมมูล
3. การจัดทำให้มีการรับขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ที่รับขนในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และขนลง ณ จุดต่างๆ ในประเทศที่สาม ตามเส้นทางที่ระบุ หรือกลับกัน จะต้องกระทำตามหลักการทั่วไปที่ว่าความจุจะต้องสัมพันธ์กับ :
 - ก) ความต้องการของการจราจรที่รับขนหรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ;
 - ข) ความต้องการของการจราจรของบริเวณที่สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ผ่าน หลังจากที่ได้คำนึงถึงบริการเดินอากาศอื่นๆ ที่ได้จัดขึ้นโดยสายการบินของบรรดารัฐที่ตั้งอยู่ในบริเวณนั้น ; และ
 - ค) ความต้องการในการดำเนินบริการของสายการบินที่คุ้มทุน

ข้อ 4 การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

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

ข้อ 5 การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาและพิธีสารใดๆ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเป็นภาคิอยู่ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยี้ดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 ตลอดจนความตกลงและพิธีสารอื่นๆ เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนที่ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเป็นภาคิ
2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคิผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยี้ดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคิผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่าส่วนที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย เช่นว่านั้น มีผลใช้กับภาคิผู้ทำความตกลง ภาคิผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น
4. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า ผู้ประกอบการอากาศยานดังกล่าวอาจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่ระบุในวรรค 3 ของข้อนี้ ซึ่งภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคิ

ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้ มาตรการที่พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตน ที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะ ตรวจสอบคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่าง ขึ้นเครื่องหรือขนขึ้น ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใดๆ จากภาคิ ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการ คุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือ การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและ ลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคิผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วย มาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

ข้อ 6 การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินหลายสายตามปรารภนา เพื่อควมมุ่งประสงคิในการดำเนินบริการที่ตกลง การกำหนดนั้นให้กระทำโดยแจ้งเป็นลายลักษณอักษรระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลงทั้งสองฝ่าย
2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบิน เจ้าหน้าที่การเดินอากาศจะต้องให้ใบอนุญาตดำเนินการตามจำเป็นแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ ภายใตบทบัญญัติแห่งวรรค 3 และ 4 ของข้อนี้
3. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายหนึ่ง อาจให้สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่าย แสดงให้เป็นที่พอใจว่าสายการบินนั้นมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับ ซึ่งเจ้าหน้าที่นั้นใช้อยู่เป็นปกติแก่การดำเนินการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของอนุสัญญา
4. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะไม่ยอมรับการกำหนดสายการบินและที่จะไม่ให้ใบอนุญาตดำเนินการตามที่อ้างถึงในวรรค 2 ของข้อนี้ หรือที่จะตั้งบังคับเงื่อนไขตามที่ตนเห็นว่าจำเป็นในการใช้สิทธิตามที่ระบุไว้ในข้อ 2 แห่งควมตกลงฉบับนี้ ในกรณีใดๆ ที่ภาคิผู้ทำควมตกลงดังกล่าวไม่มีหลักฐานยืนยันว่าสายการบินที่กำหนดมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงที่กำหนดสายการบินนั้นและไม่มีหลักฐานยืนยันว่าสายการบินที่กำหนดดังกล่าวเป็นผู้ถือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้โดยภาคิผู้ทำควมตกลงที่กำหนดสายการบินนั้น
5. เมื่อได้รับการอนุญาตดำเนินการตามวรรค 2 ของข้อนี้แล้ว สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อาจเริ่มดำเนินบริการที่ตกลงเมื่อใดก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งที่จัดทำตามข้อบทแห่งข้อ 16 ของควมตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับอยู่

ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้ มาตรการที่พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตน ที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะ ตรวจสอบคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่าง ขึ้นเครื่องหรือขึ้นขึ้น ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใดๆ จากภาคิ ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการ คุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุที่อากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือ การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและ ลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคิผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วย มาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

ข้อ 7 การเพิกถอนและการพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ

1. ภาตึผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะเพิกถอนใบอนุญาตดำเนินการ หรือพักการใช้สิทธิที่ระบุในข้อ 2 แห่งควมตกลงฉบับนี้ โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาตึผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือตั้งบงคับเงื่อนไขตามที่ตนเห็นว่าจำเป็นแก่การใช้สิทธิเช่นนั้น ถ้า

ก) สายการบินดังกล่าวไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่า ตนมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของภาตึผู้ทำควมตกลงที่แต่งตั้งตนเป็นสายการบินที่กำหนด และตนถือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้โดยภาตึผู้ทำควมตกลงนั้น หรือ

ข) สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ดังกล่าวดำเนินการไม่สอดคล้อง หรือได้ละเมิดกฎหมายหรือข้อบงคับของภาตึผู้ทำควมตกลงที่ให้สิทธิเหล่านั้น หรือ

ค) สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ดังกล่าวไม่ดำเนินบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ควมตกลงฉบับนี้

2. สิทธิเช่นนั้น จะใช้ได้ต่อเมื่อได้มีการปรึกษาหารือกับภาตึผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น นอกจากจะจำเป็นต้องเพิกถอน พักการใช้สิทธิ หรือตั้งบงคับเงื่อนไขตามควมในวรรค 1 ของข้อนี้โดยพลัน เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบงคับต่อไปอีก

ข้อ 8 การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

1. ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ในระหว่างระยะเวลาที่มีผลใช้ได้ จะได้รับการยอมรับนับถือจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้น จะต้องเท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา
2. อย่างไรก็ดี ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้กับหรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตน โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือโดยรัฐอื่นใด เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

ข้อ 9 ความปลอดภัยการบิน

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ้ายอาจร้องขอให้มีกรปรึกษาหารือในเวลาใดๆ เกี่ยวกับมาตรฐานควมปลอดภัยที่คงไว้โดยภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่ง ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยการควมสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของอากาศยาน การปรึกษาหารือเช่นว่านี้จะต้องมีขึ้นภายในสามสิบวันนับแต่วันร้องขอ
2. ภายหลังจากการปรึกษาหารือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำควมตกลงฝ้ายหนึ่งพบว่าภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่งมิได้คงไว้และมิได้กำกับดูแลให้มาตรฐานควมปลอดภัยในเรื่องตามที่ได้อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อบทนี้ เป็นไปตามมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่งจะได้รับการแจ้งให้ทราบถึงการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่งนั้นจะต้องดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม ภายใตเวลาที่ตั้งกลงกัน
3. ตามข้อ 16 แห่งอนุสัญญา เป็นที่ตั้งกลงกันอีกด้วยว่า อากาศยานใดๆ ที่ดำเนินบริการโดย หรือดำเนินบริการในนามของสายการบินของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ้ายหนึ่ง ที่ทำการบินไปยัง หรือมาจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่ง ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่งนั้น อาจได้รับการตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่ง ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดควมลำช้าโดยไม่มีเหตุผลในการดำเนินบริการของอากาศยานนั้น โดยไม่คำนึงถึงหน้าที่ต่างๆ ที่กำหนดไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญา จุดประสงค์ของการตรวจดังกล่าว มีขึ้นเพื่อจะตรวจสอบควมมีผลใช้บังคับของเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตของลูกเรือ และอุปกรณ์ของอากาศยานและสภาพของอากาศยานว่าเป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ในขณะนั้น ในกรณีที่มีเหตุเร่งด่วนที่จำเป็นจะต้องดำเนินการเพื่อประกันควมปลอดภัยในการดำเนินบริการของสายการบิน ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ้ายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตในการดำเนินการของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่งโดยพลัน การปฏิบัติใดๆ ของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ้ายหนึ่งตามควมในวรรคนี้จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการดังกล่าวนั้นหมดไป
4. ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 2 ของข้อนี้ ภายหลังจากกำหนดเวลาที่ตกลงกันได้สิ้นสุดลง หากพบว่าภาคิผู้ทำควมตกลงฝ้ายหนึ่งยังคงมิได้ปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เลขานุการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะได้รับแจ้งให้ทราบถึงการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าว รวมถึงข้อยุติที่น่าพอใจในภายหลังของเรื่องดังกล่าวด้วย

ข้อ 10 การยกเว้นค่าอากรและภาษี

1. อากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตลอดจนเครื่องบริภัณฑ์ปกติก่อนคนซึ่งอยู่บนอากาศยาน เชื้อเพลิง และน้ำมันสิ้น และพัสดุอากาศยาน รวมทั้งอาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ ซึ่งอยู่บนอากาศยานนั้น จะได้รับการยกเว้นค่าอากรหรือภาษีทั้งปวงเมื่อนำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า เครื่องบริภัณฑ์ซึ่งอยู่บนอากาศยาน สัมภาระ และพัสดุอากาศยานนั้น ต้องอยู่บนอากาศยานจนกระทั่งถูกนำกลับออกไป

2. ให้มีการยกเว้นค่าอากรและภาษีเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ ไม่รวมค่าภาระในการให้บริการ แก่ :

ก) พักอากาศยาน ซึ่งนำขึ้นบนอากาศยาน ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งภายในวงจำกัด ซึ่งกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าว และเพื่อการใช้บนอากาศยานซึ่งดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ;

ข) เครื่องอะไหล่อากาศยาน และเครื่องบริภัณฑ์ปกติซึ่งอยู่บนอากาศยาน ที่นำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง สำหรับการบำรุงรักษาหรือการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศ ;

ค) เชื้อเพลิงและน้ำมันสิ้นที่นำเข้ามา สำหรับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อจะเติมให้กับอากาศยานที่ใช้ในการดำเนินการระหว่างประเทศ แม้สัมภาระเหล่านี้จะใช้ไปในบางส่วนของการเดินทางเหนืออาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่เชื้อเพลิงและน้ำมันสิ้นถูกนำขึ้นบนอากาศยาน

3. เครื่องบริภัณฑ์ปกติก่อนคนซึ่งอยู่บนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุ และเครื่องใช้สอยซึ่งอยู่บนอากาศยานที่ใช้ดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจนำลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขตนั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่างๆ ที่นำลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกว่าจะถูกนำกลับออกไปหรือมิฉะนั้นจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร

ข้อ 11 การผ่านแดนโดยตรง

คนโดยสาร สัมภาระ และสินค้า ซึ่งผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งโดยตรง และมีได้นำออกไปจากพื้นที่ของสนาามบินซึ่งได้จัดไว้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวนั้น จะได้รับการควบคุมที่ไม่ยุ่งยาก สัมภาระและสินค้าผ่านแดนโดยตรงจะได้รับการยกเว้นค่าอากรและภาษีรวมทั้งภาษีศุลกากร

ข้อ 12 คำภาวะ

1. ภาตีสผู้ทำควมดกลงแต่ละฝ้ายจะใ้ควมพยายามอย่างดึที่สุด เพื่อใ้มันใจว่าคำภาวะที่เรียกเก็บหรือได้รับอนุญาตใ้เรียกเก็บ โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของตน จากสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาตีสผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่ง เป็นอัตราที่ยุติธรรมและสมเหตุผล คำภาวะดังกล่าวจะต้องพิจารณาจากหลักเศรษฐศาสตร์ที่สมเหตุผล
2. คำภาวะใ้การใ้สนามบินและเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกใ้การเดินอากาศและบริการซึ่งจัดโดยภาตีสผู้ทำควมดกลงฝ้ายหนึ่ง ใ้กับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาตีสผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งจะต้องไม่สูงกว่าคำภาวะต่างๆ ซึ่งเรียกเก็บจากอากาศยานของชาติตน ใ้การดำเนินการระหว่างประเทศเป็นประจำ

ข้อ 13 กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง สามารถนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งบุคลากรในด้านการบริหาร การขาย เทคนิค ปฏิบัติการและผู้ชำนาญพิเศษอื่น ซึ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินการที่ตกลง ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับ การเข้ามา การพำนักอาศัย และการว่าจ้าง
2. สำหรับกิจกรรมในทางการค้าให้ใช้หลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะดำเนินการทั้งปวงที่จำเป็น เพื่อให้มีความมั่นใจว่าตัวแทนของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสามารถดำเนินกิจกรรมของตนไปได้ด้วยความเป็นระเบียบเรียบร้อย
3. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในการดำเนินการขายการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของตนโดยตรง และตามดุลยพินิจของสายการบินโดยผ่านตัวแทนของตน สายการบินแต่ละสายจะได้รับสิทธิในการขายการขนส่งเช่นว่านั้น และบุคคลใดๆ มีเสรีภาพในการที่จะซื้อการขนส่งนั้นด้วยเงินสกุลที่ใช้อยู่ในอาณาเขตนั้น หรือในเงินสกุลของประเทศอื่นที่อาจแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี ทั้งนี้ ภายใต้บังคับของกฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ

ข้อ 14 การเช่าอากาศยาน

1. ภาควิผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง อาจห้ามการใช้อากาศยานเช่าในการให้บริการภายใต้ความตกลงฉบับนี้ หากไม่ดำเนินการให้เป็นไปตามข้อ 5 (การรักษาความปลอดภัยการบิน) และ ข้อ 9 (ความปลอดภัยการบิน)
2. ภายใต้บังคับของวรรค 1 ข้างต้น สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาควิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจใช้อากาศยาน (หรืออากาศยานและลูกเรือ) ซึ่งเช่าจากบริษัทใดๆ รวมถึงสายการบินอื่นๆ โดยมีเงื่อนไขว่า การใช้อากาศยานเช่านี้จะไม่ส่งผลให้สายการบินผู้ให้เช่าใช้สิทธิรับขนการจราจรที่ตนไม่มี

ข้อ 15 การแลกเปลี่ยนและโอนรายได้

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

ข้อ 16 พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง จะใช้เรียกเก็บสำหรับบริการที่ครอบคลุมตามความตกลงนี้ จะต้องกำหนดในระดับที่มีเหตุผลสมควร โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประโยชน์ส่วนได้เสียของผู้ใช้บริการต้นทุน ในการดำเนินงาน ลักษณะของบริการ อัตราค่านายหน้า กำไรอันสมควร บรรดาพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินอื่นๆ และข้อพิจารณาเชิงพาณิชย์อื่นๆ ในตลาด
2. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศจะต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษแก่พิกัดอัตราค่าขนส่งที่อาจมีการโต้แย้งได้ อันเนื่องมาจากเหตุที่พิกัดอัตราค่าขนส่งเหล่านี้ คล้ายจะเป็นการเลือกปฏิบัติเกินสมควร ราคาสูงเกินสมควรหรือมีสภาพจำกัดอันเนื่องมาจากสายการบินใช้อำนาจเหนือตลาดไปในทางที่ผิด ราคาต่ำเกินจริงเนื่องจากมีการช่วยเหลือทางการเงินหรือมีการสนับสนุนไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม หรือมีลักษณะแสดงเจตนาจะให้คู่แข่งต้องถอนตัวจากตลาด
3. พิกัดอัตราค่าขนส่งอาจตกลงกันโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ภายหลังจากการปรึกษาหารือกับสายการบินอื่นๆ หากเป็นไปได้ ข้อตกลงดังกล่าว อาจจะบรรลุโดยการใช้กลไกระหว่างประเทศที่เหมาะสมในการประสานพิกัดอัตราค่าขนส่ง อย่างไรก็ตาม ห้ามมิให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายใช้การเข้าร่วมมีส่วนในการประชุมพหุภาคีระหว่างสายการบินในการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่ง มาเป็นเงื่อนไขในการอนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่งใดๆ และห้ามมิให้ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งกีดกันหรือร้องขอให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งให้เข้าไปมีส่วนร่วมการประชุมพหุภาคีนั้นเพื่อกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่ง แต่ละสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อาจจะเลือกที่จะกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งได้เองโดยลำพัง
4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง แจ้งเพื่อทราบหรือยื่นขอใช้ซึ่งพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินที่กำหนดนั้นจะใช้สำหรับการขนส่ง ไปยังหรือมาจาก ยังอาณาเขตของตน
5. พิกัดอัตราค่าขนส่งจะต้องยื่นเสนอน้อย 15 วัน ก่อนกำหนดวันเริ่มใช้พิกัดอัตราดังกล่าว เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอาจจะให้ความเห็นชอบ หรือไม่เห็นชอบพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ยื่นเสนอ สำหรับการขนส่งเที่ยวเดียวหรือไปกลับ ระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายที่เริ่มต้นการเดินทางในอาณาเขตของตนเอง ในกรณีที่ไม่เห็นชอบ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศนั้น จะต้องแจ้งให้

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงความไม่เห็นชอบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ หรืออย่างน้อยที่สุดภายใน 14 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับการยื่นเสนอ

6. มิให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ดำเนินการแต่ลำพังเพียงฝ่ายเดียว เพื่อมิให้พิกัดอัตราค่าขนส่งได้เริ่มใช้ตามที่เสนอ หรือเพื่อมิให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่มีผลบังคับใช้อยู่แล้วยังคงมีผลต่อไประหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายที่เริ่มต้นการเดินทางจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

7. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่จะนำมาใช้โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งสำหรับการขนส่งระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกับประเทศที่สามที่ครอบคลุมโดยความตกลงฉบับนี้จะต้องได้รับอนุญาตจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

8. สำหรับการขนส่งระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศจะอนุญาตให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เสนอราคาเท่ากับพิกัดอัตราค่าขนส่งใดๆ ที่สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือของประเทศที่สามได้รับอนุญาตให้ใช้อยู่ในเวลานั้นในช่วงเส้นทางเดียวกัน

9. โดยไม่คำนึงถึงความในวรรค 6 ข้างต้น ในกรณีที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเชื่อว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งสำหรับการขนส่งไปยังอาณาเขตของตน ตกอยู่ในประเภทที่จำแนกไว้ในวรรค 2 ข้างต้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศนั้น จะต้องแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ให้ทราบถึงความไม่เห็นชอบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ หรืออย่างน้อยภายใน 14 วัน นับตั้งแต่วันที่ตนได้รับการยื่นเสนอขอ

10. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง อาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งใดๆ ที่สายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งใช้สำหรับบริการภายใต้ความตกลงนี้ รวมถึงพิกัดอัตราค่าขนส่งที่มีการแจ้งความไม่เห็นชอบหรือความไม่พึงพอใจ การปรึกษาหารือดังกล่าวจะต้องจัดให้มีขึ้นภายในเวลาไม่เกิน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ต้องร่วมมือกันในการรวบรวมข้อมูลที่สำคัญสำหรับการหาข้อยุติที่สมเหตุผลแก่ปัญหาดังกล่าว ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงบรรลุข้อตกลงกันได้ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการที่จะนำข้อตกลงนั้นไปปฏิบัติให้เป็นผล ถ้าหากไม่สามารถบรรลุข้อตกลงกันได้ ให้ถือตามข้อวินิจฉัยของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่เป็นเจ้าของอาณาเขตที่การขนส่งนั้นเริ่มต้นการเดินทาง

ข้อ 17 การยื่นเสนอตารางการบิน

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องจัดให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งน่านน้ำล่วงหน้าเท่าที่จะปฏิบัติได้ แต่ไม่น้อยกว่าสามสิบวันก่อนเริ่มดำเนินการที่ตกลงหรือการแก้ไขใดๆ จากนั้น หรือภายในสามสิบวันหลังจากได้รับคำขอจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ ซึ่งข้อสนเทศเกี่ยวกับลักษณะของบริการ ตารางการบิน แบบอากาศยาน รวมทั้งความจุที่จัดในแต่ละเส้นทางที่ระบุและข้อสนเทศอื่นใด อันอาจต้องการเพื่อให้เป็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่าได้ดำเนินการโดยถูกต้องตามข้อกำหนดแห่งความตกลงนี้แล้ว
2. สำหรับเที่ยวบินที่ทำการบินเพิ่มเติมซึ่งสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ประารถนาที่จะดำเนินการนอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับการอนุมัติแล้ว สายการบินนั้นจะต้องขอรับการอนุญาตก่อนจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ 18 การจัดการรายการสถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะจัดส่งรายการสถิติรายคาบหรือ
ข้อสนเทศที่คล้ายคลึงกันเกี่ยวกับการจราจรที่รับขนบนนริการที่ตกลงให้แก่กัน เมื่อได้รับการร้องขอ

ข้อ 19 การปรึกษาหารือ

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเมื่อใดก็ได้ในปัญหาใดๆ ที่เกี่ยวกับความตกลงฉบับนี้ การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นให้เริ่มต้นภายในระยะเวลาหกสิบวัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอ เว้นแต่ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเป็นอย่างอื่น

ข้อ 20 การระงับข้อพิพาท

1. ถ้ามีข้อพิพาทใดๆ เกิดขึ้น ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ ในขั้นต้นให้ภาคีผู้ทำความตกลงพยายามตกลงกันโดยการเจรจาระหว่างกัน

2. ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงไม่อาจตกลงกันได้โดยการเจรจา ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองอาจตกลงกันเสนอข้อพิพาทให้แก่บุคคลหรือองค์คณะใดๆ เพื่อวินิจฉัย หรือภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเสนอข้อพิพาทนั้นไปขอคำวินิจฉัยจากคณะอนุญาโตตุลาการสามคน โดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเป็นผู้เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการฝ่ายละคน และอนุญาโตตุลาการที่ระบุชื่อสองคนนั้นเป็นผู้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องเสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาหกสิบวัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้รับการบอกกล่าวจากภาคีอีกฝ่ายหนึ่งโดยผ่านทาง การทูตร้องขอให้ชี้ขาดข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ และการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามให้กระทำภายในระยะเวลาอีกสามสิบวันต่อจากนั้นไป ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือถ้าไม่มีการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามภายในระยะเวลาที่กำหนด ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้ประธานคณะมนตรีแห่งองค์การการbinพลเรือนระหว่างประเทศ แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนหนึ่งหรือหลายคนตามความต้องการของกรณี ถ้าประธานคณะมนตรีเป็นผู้มีสัญชาติของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดในสองฝ่ายนั้น หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่นี้ได้ ให้รองประธานคณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการตามที่จำเป็น อนุญาโตตุลาการคนที่สามจะต้องเป็นคนชาติของรัฐที่สามและจะต้องปฏิบัติหน้าที่ที่ประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

3. ภาคีผู้ทำความตกลงรับรองที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยใดๆ ที่ได้รับตามความในวรรค 2 แห่งข้อนี้

4. ถ้าและตราบเท่าที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยที่ได้รับตามวรรค 2 แห่งข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจจำกัด พักใช้ หรือเพิกถอนสิทธิหรือเอกสิทธิใดๆ ที่ตนได้ให้ตามความตกลงฉบับนี้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงที่ฝ่าฝืนหรือแก่สายการบินที่กำหนดที่ฝ่าฝืนนั้นแล้วแต่กรณี

ข้อ 21 การแก้ไขความตกลง

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

ข้อ 22 การเลิกความตกลง

1. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเมื่อใดก็ได้ว่าตนได้ตัดสินใจที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้ คำบอกกล่าวเช่นนั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบิณฑลเรือระหว่างประเทศ

2. ความตกลงฉบับนี้จะเป็อันสิ้นสุดหลังจากวันที่ได้รับแจ้งคำบอกกล่าวไปสิบสองเดือน ณ วันสิ้นสุดของตารางการบิณฑลเรือแต่จะได้มีการตกลงร่วมกัน ให้ถอนคำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้นกำหนดเวลานั้น

3. ในกรณีที่ไม่มีการตอบรับจากภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ให้ถือว่าคำบอกกล่าวเลิกความตกลงเป็นอันได้รับเมื่อเวลาล่วงไปสิบสี่วันหลังจากวันที่องค์การการบิณฑลเรือระหว่างประเทศได้รับการแจ้ง

ข้อ 23 การจดทะเบียนกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ความตกลงฉบับนี้และข้อแก้ไขทั้งปวงต่อความตกลงดังกล่าว จะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ 24 การมีผลใช้บังคับ

ความตกลงฉบับนี้จะมีผลใช้ได้เป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ลงนาม และให้พักการใช้ความตกลงระหว่างคณะมนตรีสหพันธ์สวิสและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตทั้งสองฝ่ายและพ้นจากนั้นไป ลงนามเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2527 และให้ความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับในวันที่ภาคีผู้ทำความตกลงได้แจ้งแก่กันและกันเป็นหนังสือว่าได้ดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดตามรัฐธรรมนูญของประเทศตนว่าด้วยการจัดทำและการมีผลบังคับใช้เป็นความตกลงระหว่างประเทศแล้ว

เมื่อมีผลบังคับใช้แล้วความตกลงฉบับนี้จะแทนที่ความตกลงระหว่างคณะมนตรีสหพันธ์สวิสและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตทั้งสองฝ่ายและพ้นจากนั้นไป ลงนามเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2527 ซึ่งจะไม่มีผลใช้บังคับอีกต่อไป

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามทำยนี้ อันเป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากรัฐบาลของตนได้ลงนามความตกลงฉบับนี้

ทำที่.....เมื่อวันที่.....เป็นคู่ฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ไทย และเยอรมัน ทุกฉบับต่างมีความถูกต้องแท้จริงเท่าเทียมกัน ในกรณีที่มีข้อพิพาทใดๆ เกี่ยวกับการอนุวัติการ การตีความ หรือการใช้ความตกลง ให้ใช้ฉบับภาษาอังกฤษเป็นหลัก

แทนคณะมนตรีสหพันธ์สวิส

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

ภาคผนวก

ใบพิกัดเส้นทางบิน

ใบพิกัดเส้นทางบินที่ 1

เส้นทางบินซึ่งอาจดำเนินการบริการเดินอากาศโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทย :

จุดทำการบินออก	จุดระหว่างทาง	จุดในสวีตเซอร์แลนด์	จุดพื้น
จุดต่าง ๆ ในไทย	จุดระหว่างทางต่าง ๆ	จุดต่าง ๆ ในสวีตเซอร์แลนด์	จุดพื้นต่าง ๆ

ใบพิกัดเส้นทางบินที่ 2

เส้นทางบินซึ่งอาจดำเนินการบริการเดินอากาศโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของสวีตเซอร์แลนด์ :

จุดทำการบินออก	จุดระหว่างทาง	จุดในไทย	จุดพื้น
จุดต่าง ๆ ในสวีตเซอร์แลนด์	จุดระหว่างทางต่าง ๆ	จุดต่าง ๆ ในไทย	จุดพื้นต่าง ๆ

หมายเหตุ

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อาจเลือกเว้นไม่ทำการบินไปยังจุดในเส้นทางบินที่ระบุใดๆ ในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงตามเส้นทาง เริ่มต้นที่จุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) นั้น
2. แต่ละสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อาจหยุดบริการที่ตกลงใดๆ ของตนเอง ณ อาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งก็ได้