

(สำเนา)

เลขรับ ๑๘๕๕๐/๒๕๕๒ วันที่ ๑๔ ต.ค. ๒๕๕๒

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๒๑๑๕

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

เรื่อง บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งเดิร์กเมนิสถาน

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติเห็นชอบให้เสนอบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งเดิร์กเมนิสถาน เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจ ดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) อภิสิตี เวชชาชีวะ

(นายอภิสิตี เวชชาชีวะ)

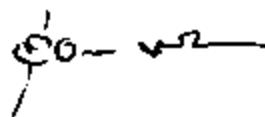
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันนิชิตี)

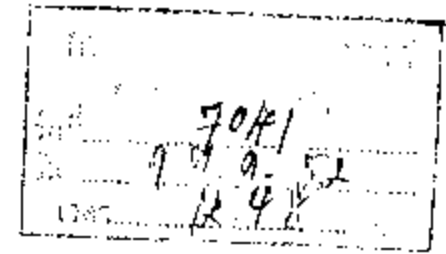
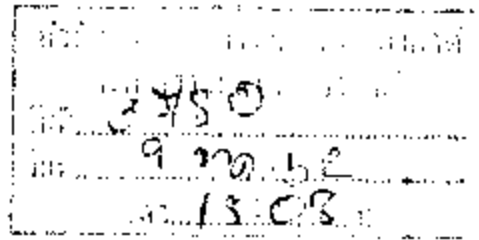
ผู้อำนวยการกลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

วันนา พิมพ์

๕๕๖๖-๓๓ ทาน

A.A. ตรวจ



ที่ คค (ปศร) 0236/254

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ 10100

๙ ตุลาคม 2552

เรื่อง รายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-เติร์กเมนิสถาน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาและคำแปลบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างไทย-เติร์กเมนิสถาน ลงนามเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 จำนวน 100 ชุด
 2. สำเนาดิสนะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2552 รับทราบรายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-เติร์กเมนิสถาน จำนวน 100 ชุด
 3. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ที่ กค 0703/1616 ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2551 จำนวน 100 ชุด

1. ข้อเท็จจริง

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการพบปะเจรจาการบินระหว่างคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งประเทศเติร์กเมนิสถาน ในระหว่างวันที่ 25-26 พฤศจิกายน 2551 ที่กรุงเทพฯ เพื่อหารือกันในเรื่องเกี่ยวกับบริการเดินอากาศระหว่างกัน

2. เรื่องที่เสนอ

กรรมการขนส่งทางอากาศได้เสนอสรุปผลการเจรจามาเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการเจรจาตามบันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-เติร์กเมนิสถาน ระหว่างวันที่ 25-26 พฤศจิกายน 2551 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

2.1 ความเป็นมา

2.1.1 ประเทศไทยและเติร์กเมนิสถาน ได้จัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน โดยได้ลงนามข้อมติเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2539 และได้มีการตกลงกันเกี่ยวกับความจุกจุกของบริการ และรายละเอียดต่างๆ ด้านการบินระหว่างกันเป็นระยะๆ โดยได้มีการหารือกันครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 18-19 มีนาคม 2546

2.1.2 สืบเนื่องจากเมื่อปี 2546 หน่วยงานด้านการบินพลเรือนของเติร์กเมนิสถาน ได้เสนอขอแก้ไขปรับปรุงข้อบทของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ระหว่างไทย-เติร์กเมนิสถาน ฉบับลงนามย่อไว้เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2539 ซึ่งกรมการขนส่งทางอากาศพิจารณาแล้วเห็นควรเสนอให้มีการเจรจาการบินระหว่างกัน เพื่อปรับปรุงแก้ไขความตกลงฯ ฉบับดังกล่าว และทำความเข้าใจระหว่างกันในประเด็นต่างๆ ให้สอดคล้องและเข้าใจตรงกันของทั้งสองฝ่าย

2.1.3 กรมการขนส่งทางอากาศได้ประสานกับกระทรวงการต่างประเทศเพื่อขอให้นัดเจรจาการบินกับฝ่ายเติร์กเมนิสถาน เพื่อปรับปรุงแก้ไขร่างความตกลงฯ ตามที่ฝ่ายเติร์กเมนิสถาน เสนอมาดังกล่าว และต่อมาสถานเอกอัครราชทูตเติร์กเมนิสถาน ประจำกรุงอังการา ได้มีหนังสือแจ้งผ่านกระทรวงการต่างประเทศเพื่อยืนยันรับได้เจรจาการบินกับฝ่ายไทย ในวันที่ 25-26 พฤศจิกายน 2551 ที่ กรุงเทพฯ

2.1.4 คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาว่าความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจํา ซึ่งได้รับอนุมัติแต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2549 ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ส่วนที่สุด ที่ นร 0506/15864 ลงวันที่ 27 ธันวาคม 2549 ให้มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเจรจาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศ เป็นผู้แทนไทยในการพบปะเจรจาดังกล่าว

2.1.5 คณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนเติร์กเมนิสถานได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) โดยลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ซึ่งคณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2552 ได้มีมติรับทราบผลการเจรจาดังกล่าวแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 และจะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการของบันทึกความเข้าใจฉบับดังกล่าว และนำเสนอรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบ และมอบกระทรวงการต่างประเทศดำเนินการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตยืนยันการมีผลใช้บังคับต่อไป

2.2 ผลการเจรจา

ในการพบปะเจรจาการบินครั้งนี้ คณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนเติร์กเมนิสถาน ได้ตกลงกันในรายละเอียดต่างๆ ดังต่อไปนี้

2.2.1 การปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแก้ไขปรับปรุงข้อบทของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งเติร์กเมนิสถานและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ฉบับลงนามย่อเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2539 พร้อมทั้งได้เพิ่มเติมข้อบทใหม่ขึ้นด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายภายในของทั้งสองฝ่าย และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

2.2.2 ความจุความถี่

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงสิทธิความจุความถี่เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางที่อาจจะมีเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ โดยให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายสามารถทำการบินได้ถึง 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จากเดิม 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

2.2.3 สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 เพื่อให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายสามารถรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ได้ทั้งจากจุดระหว่างทางและจุดพื้นด้วย โดยให้สามารถทำการบินได้ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ต่อจุด

2.2.4 การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้เพิ่มข้อบทการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันไว้ในความตกลงฯ ด้วย

2.2.5 เรื่องอื่นๆ

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะยื่นคำร้องเพื่อขออนุญาตสำหรับการขอรับการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมืองไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของตน และจะแจ้งผลให้ทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

2.3 วิเคราะห์ผลกระทบ

ผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-เติร์กเมนิสถานในครั้งนี้ เป็นการแก้ไขปรับปรุงข้อบทของความตกลงฯ พร้อมทั้งเพิ่มเติมข้อบทใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายภายในของทั้งสองฝ่าย และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน นอกจากนี้ ยังได้ปรับปรุงสิทธิการบินในด้านความจุความถี่ สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3/4 และ 5 และเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันไว้ในความตกลงฯ ด้วย ซึ่งจะช่วยให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายมีความยืดหยุ่นในการวางแผนการให้บริการ และยังเป็น การส่งเสริมการเดินทางการระหว่างทั้งสองประเทศ และเครือข่ายการบินให้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น อันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้า และการบริการระหว่างประเทศทั้งสองให้เจริญเติบโตอย่างมีศักยภาพต่อไป

2.4 ความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมขอเรียนว่า กระทรวงการต่างประเทศได้เคยพิจารณาในประเด็นลักษณะเดียวกันนี้ ในคราวรายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-ประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย ว่า รายงานผลการเจรจา ฉบับดังกล่าว น่าจะเป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา 190 วรรคสองของรัฐธรรมนูญ ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพัน

/จึงเรียนมา ...


จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการ
ของบันทึกความเข้าใจฉบับดังกล่าวและนำเสนอรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบ และมอบกระทรวงการ
ต่างประเทศดำเนินการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตยืนยันการมีผลใช้บังคับต่อไป

ขอแสดงความนับถือ


(นายโสภณ ชาร์มย์)

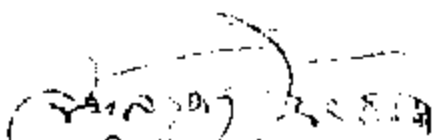
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ข้าพเจ้าถูกฟ้องเสนอ ข/อ.



(นางจิตติศา วินัยธรรม)
เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
อ. ส. ค. ๕๒

สำนักงานปลัดกระทรวง
สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ
โทร. 0-2280-5638 - 9
โทรสาร 0-2281-4829, 0-2280-1714

รับรองสำเนาถูกต้อง


(นางจิตติศา วินัยธรรม)
เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

ไว้หน ลักข.


๑๓๐.๐๒

Memorandum of Understanding

1. Delegations representing the Aeronautical Authorities of the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of Turkmenistan met in Bangkok, on 25 – 26 November 2008 to discuss matters relating to air services operations between the two countries. The list of the two delegations is attached hereto as Attachment 1

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

The text of the Agreement

3. The two delegations agreed to amend the Air Services Agreement between the Government of Turkmenistan and the Government of the Kingdom of Thailand ("the Agreement") initiated on 11 December 1996 on Article 1 Definitions, Article 13 Conversion and Transfer of Revenues, Article 14 Tariffs, Article 22 Entry into Force and the Annex to the Agreement (Route Schedules). The amended Articles are as Attachment 2, 3, 4, 5, and 6 respectively.

The two delegations also agreed to insert the new Articles on Safety (Article 5 bis), Fair Competition (Article 12 bis) and Safeguards (Article 14 bis) into the Agreement. The new Articles are as Attachment 7, 8 and 9 respectively.

Capacity and Frequency

4. The two delegations agreed to replace paragraph 1 of the CMU dated 19 March 2003 with the following:

"Pursuant to paragraph 4 of Article 3 of the Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate up to fourteen (14) weekly services with any type of aircraft on their specified routes."

Traffic Rights

5. The two delegations agreed to replace paragraph 2 of the CML dated 19 March 2003 as follows:

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

With regard to the 5th freedom traffic rights, the designated airline(s) of each Contracting Parties shall be permitted to exercise 5th freedom traffic rights to/from any points up to seven (7) weekly services per sector."

ea.

Code-sharing Provisions

6. The two Delegations agreed that in operating air services, the designated airline(s) of either Contracting Party may enter into joint operating arrangements with any other designated airline(s) which holds the appropriate route and traffic rights, in the following manner:

6.1 Bilateral Code Share

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

6.2 Third - Party Code Share

The designated airlines of each Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with any airline(s) of third countries. In such cases, one code-share service is counted against that designated airline under its own entitlement as one unit of capacity.

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

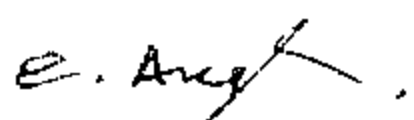
Other matters

7. The two delegations agreed to submit to their competent relevant authorities requests of permission for visa on arrival procedures and would give a response as soon as possible.

Entry into Force

8. This Memorandum of Understanding shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Done in Bangkok on 26 November 2008



(Mr. Chaisak Angkasuwan)

For the Thai Delegation

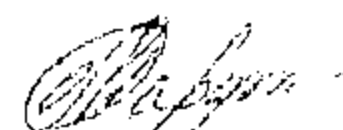


(Mr. Sardjaev Murad)

For the Turkmenistan Delegation

Thai Delegation

1. Mr. Chaisak Angkasuwan
Director General,
Department of Civil Aviation
Head
2. Mr. Chornhong Sara-aksorn
Director, Air Transport Regulatory Bureau,
Department of Civil Aviation
3. Mr. Yos Laohasilpsomjit
Director, Air Services Agreement and Negotiation Division,
Department of Civil Aviation
4. Miss Potchanias Saengthien
Third Secretary, Department of International Economic Affairs,
Ministry of Foreign Affairs
5. Mr. Anant Kanavivatchai
Air Transport Technical Officer,
Department of Civil Aviation
6. Mr. Pyrasak Duangkaew
Air Transport Technical Officer,
Department of Civil Aviation
7. Miss Pornpimon Kaewngam
Transport Technical officer,
Ministry of Transport
8. Miss Chaweevan Lacksanacharoen
Air Transport Technical Officer,
Department of Civil Aviation
9. Miss Saranya Kulchaiwattana
Air Transport Technical Officer,
Department of Civil Aviation

es

Advisor

1. **Mr. Dussadee Pradithbatuga**
Director, International Affairs Department,
Thai Airways International Plc.
2. **Mrs. Nankorn Salthong**
International Relations Coordinator,
Thai Airways International Plc.

Turkmenistan Delegation

1. Mr. Sardjaev Murad Head
General Representative of Turkmenhowayollary State Civil Aviation
Department in the Russian Federation and Kingdom of Thailand
2. Miss Imarova Kumysh
Chief Lawyer,
Turkmenhowayollary State Civil Aviation Department
3. Mr. Kurbanmuhamedov Mergen
Specialist, Marketing and Foreign Economic Relation Unit,
Turkmenhowayollary State Civil Aviation Department
4. Mrs. Saryeva Tavus
Key Specialist, Marketing and Foreign Economic Relation Unit,
Turkmenhowayollary State Civil Aviation Department
5. Mr. Kasem Jaliyawatwong
Manager Thailand,
Turkmenistan Airlines
6. Mr. Thumrong Kittsuwan
Assistant to the Manager Thailand,
Turkmenistan Airlines

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 Turkmenistan, Turkmenhowayollary State Civil Aviation Department named after Saparmurat Turkmenbashi the Great 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.

es.

[Handwritten signature]

Article 13
Conversion and Transfer of Revenues

Each Contracting Party shall grant the right to the designated airline of the other Contracting Party to freely transfer the excess sums of receipts over expenditures to its Head Office, namely all earnings from sales of air transportation services, and directly dealing with activity on provisioning of transportation services, excluding sums spent for the payment of local charges without limitation, discrimination or taxation thereof, in accordance with exchange control rules of the Contracting Party in the territory of which revenue was collected.

es.

[Handwritten signature]

Article 14

Tariffs

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

es.

[Handwritten signature]

Article 22
Entry into Force

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

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

Done at..... this..... day of..... in duplicate, in four languages, Turkmen, Russian, Thai and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergent interpretation of texts, the English text shall prevail.

For the Government of
Turkmenistan

For the Government of
the Kingdom of Thailand

es



ANNEX

Route Schedules

Route Schedule I

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

Points in Turkmenistan – any intermediate points – Points in Thailand – any beyond points

Route Schedule II

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

Points in Thailand – any intermediate points – Points in Turkmenistan – any beyond points

Note

1. Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights, provided that the agreed services on the route begin at a point in the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s).
2. The designated airline(s) may select the intermediate and/or beyond points at its own choice and may change its selection by giving 30 days prior notice to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

es,

— Babar —

Article 5 bis

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 that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention on International Civil Aviation (DOC 7300), the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search 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 Chicago Convention, the purpose of this search 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.
4. 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.
5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2, 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.

es



Article 12 bis
Fair Competition

Each Contracting Party agrees:

a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air transportation governed by the agreement; and

b) to take action to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a designated airline of the other Contracting Party.

Article 14 bis
Safeguards

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
 - a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - b) the addition of excessive capacity or frequency of service;
 - c) the practices in question are sustained rather than temporary;
 - d) the practices in question have a serious economic effect on, or cause significant damage to, another airline;
 - e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
 - f) behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

2. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, they may request consultation in accordance with Article 17 (Consultations) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within fifteen (15) days of the request.

3. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 18 to resolve the dispute.

es.



บันทึกความเข้าใจ

1. คณะผู้แทนเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งเดิร์กเมนีสถาน ได้พบกันที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 25 - 26 พฤศจิกายน 2551 เพื่อหารือเกี่ยวกับดำเนินบริการเดินอากาศ ระหว่างประเทศทั้งสอง รายชื่อของคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายปรากฏดังเอกสารแนบ :
2. การหารือได้ดำเนินไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรียิ่ง และคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้บรรลุถึงความเข้าใจดังนี้

ข้อบทรความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

3. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งเดิร์กเมนีสถานกับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ("ความตกลงฯ") ฉบับลงนามเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2539 ในข้อ 1 คำจำกัดความ ข้อ 13 การแลกเปลี่ยนและการโอนรายได้ ข้อ 14 พิภักดิ์อำนาจอ่านส่ง ข้อ 22 การบังคับใช้ความตกลง และภาคผนวกแห่งความตกลง (ใบพิภักดิ์เส้นทางบิน) ข้อบทที่ได้รับการแก้ไขแล้วปรากฏดังเอกสารแนบ 2, 3, 4, 5 และ 6 ตามลำดับ

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้เพิ่มเติมข้อบทใหม่ว่าด้วยความปลอดภัยการบิน (ข้อ 5 ทวิ) การแข่งขันที่เป็นธรรม (ข้อ 12 ทวิ) และการป้องกันการแข่งขัน (ข้อ 14 ทวิ) ไว้ในความตกลงฯ อีกด้วย ข้อบทใหม่ปรากฏดังเอกสารแนบ 7, 8 และ 9 ตามลำดับ

ความจุความถี่

4. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะแทนที่วรรค 1 ของบันทึกความเข้าใจฉบับลงนามวันที่ 19 มีนาคม 2546 ดังนี้

"ตามความตกลงฯ ข้อ 3 วรรค 4 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินได้ถึงสิบสี่ (14) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ตามเส้นทางบินที่ระบุของตน"

สิทธิรับขนการจราจร

5. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะแทนที่วรรค 2 ของบันทึกความเข้าใจฉบับลงนามวันที่ 19 มีนาคม 2546 ดังนี้

"สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะสามารถใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้อย่างเต็มที่"

สำหรับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 นั้น สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ไปยัง/มาจาก จุดใด ๆ ได้ถึงเจ็ด (7) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ต่อช่วงเส้นทาง"

ข้อกำหนดการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

6. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงว่า ในการดำเนินบริการเดินอากาศ สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบิน ร่วมกับสายการบินอื่นใด ๆ สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งมีเส้นทางบินและสิทธิรับขนการจราจรที่เหมาะสม ในลักษณะดังต่อไปนี้

6.1 การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย
ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความถี่ที่ใช้ไปโดยสายการบินที่มีใช้ผู้ดำเนินการจะไม่นำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

6.2 การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับประเทศที่สาม

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินใด ๆ สายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศที่สาม ในกรณีเช่นว่านี้ การบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหนึ่งเที่ยวบินนั้นจะนำมาคำนวณหักออกจากสิทธิความจุของสายการบินนั้นเท่ากับหนึ่งเที่ยวบินด้วย

หมายเหตุ เป็นที่ตกลงกันอีกว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมดำเนินบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันตามวรรคนี้ ในการจำหน่ายบัตรโดยสารของตน จะต้องแสดงให้เห็นแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขายว่า สายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินการอย่างแท้จริงในแต่ละช่วงเส้นทางของบริการและสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายใดที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

เรื่องอื่น ๆ

7. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะยื่นคำร้องเพื่อขออนุญาตสำหรับการขอรับการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมืองไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของตน และจะแจ้งผลให้ทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

การมีผลใช้บังคับ

8. บันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551

ชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ

(นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ)

แทนคณะผู้แทนไทย

สาร์ตแจฟ มูราด

(นายสาร์ตแจฟ มูราด)

แทนคณะผู้แทนเติร์กเมนิสถาน

คณะผู้แทนไทย

หัวหน้าคณะ

1. นายชัยศักดิ์ อังศ์สุวรรณ
อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ
2. นายจำนงค์ สารอักษร
ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ
กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นายยศ เลาศิลป์สมจิตร
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสีหิการบิน
กรมการขนส่งทางอากาศ
4. นางสาวพจมาศ แสงเทียน
เจ้าหน้าที่การทูต กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
กระทรวงการต่างประเทศ
5. นายอนันต์ ตณาวินิจฉัย
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
6. นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
7. นางสาวพรพิมล แก้วงาม
นักวิชาการขนส่ง กองกิจการระหว่างประเทศ
กระทรวงคมนาคม
8. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ
9. นางสาวศรัณญา กุลชัยวัฒน์
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ

ชื่อปริศนา

1. นายดุขฎิ ประดิษฐบาทุกา
ผู้อำนวยการฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2 นางนริฎกรณ์ ไทรทอง
เจ้าหน้าที่วิเทศสัมพันธ์
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

คณะผู้แทนเดิร์กเมนีสถาน

1. นายสาร์ตแจฟ มูราต
ผู้แทนทั่วไปแห่งกรรมการบินพลเรือนเดิร์กเมนโฮวาโยลารี ในสหภาพรัสเซีย
และราชอาณาจักรไทย
2. นางสาวเอมาโมวา คูมายช
หัวหน้านิติกร
กรรมการบินพลเรือนเดิร์กเมนโฮวาโยลารี
3. นายเคร์อานมูฮามเมตอฟ เมอร์แกน
ผู้เชี่ยวชาญ กองการตลาดและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจต่างประเทศ
กรรมการบินพลเรือนเดิร์กเมนโฮวาโยลารี
4. นางเซอร์เยวา ทาวัส
ผู้เชี่ยวชาญหลัก กองการตลาดและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจต่างประเทศ
กรรมการบินพลเรือนเดิร์กเมนโฮวาโยลารี
5. นายเกษม จริยะวัฒวงศ์
ผู้จัดการประจำประเทศไทย
สายการบินเดิร์กเมนีสถาน
6. นายชวรงค์ กิตติสุวรรณ
ผู้ช่วยผู้จัดการประจำประเทศไทย
สายการบินเดิร์กเมนีสถาน

หัวหน้าคณะ

ข้อ 1
คำจำกัดความ

1. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะได้ให้ความหมายเป็นอย่างอื่น

ก) คำว่า "อนุสัญญาชิคาโก" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 และรวมทั้งภาคผนวกใดๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญานั้น และข้อแก้ไขใดๆ แห่งภาคผนวกและอนุสัญญา ตามข้อ 90 และ 94 นั้น ตราบเท่าที่ภาคผนวกหรือข้อแก้ไขเหล่านั้นมีผลบังคับใช้กับภาคีสู่ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

ข) คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีของ เดิร์กเมนิสถาน ให้หมายถึง กรรมการบินพลเรือน เดิร์กเมนโฮวโยลารีซึ่งเป็นการตั้งชื่อตามประธานาธิบดีแฟรงคลิน ดี. โรสเวลต์ และในกรณีของราชอาณาจักรไทยให้หมายถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือทั้งสองกรณีนั้น ให้หมายถึงบุคคลหรือองค์คณะใดๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ซึ่งในเวลานี้เจ้าหน้าที่ดังกล่าวได้รับมอบหมาย

ค) คำว่า "สายการบินที่กำหนด" ให้หมายถึง สายการบินซึ่งภาคีสู่ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้แจ้งแต่งตั้งตามข้อ 6 แห่งความตกลงฉบับนี้ เพื่อดำเนินบริการเดินอากาศที่ตกลงกัน

ง) คำว่า "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้หมายถึง ราคาที่จ่ายให้เพื่อการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระและสินค้า และเงื่อนไขภายใต้การใช้ราคาเหล่านั้น รวมทั้งค่าขายหน้าและค่าจ้างเพิ่มเติมสำหรับตัวแทนหรือการขายเอกสารการเดินทาง แต่ไม่รวมค่าจ้างและเงื่อนไข สำหรับการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์

2. ภาคผนวกประกอบเป็นส่วนหนึ่งส่วนเดียวกับความตกลงฉบับนี้ คำอ้างทั้งปวงที่ยังถึงความตกลงฉบับนี้ ให้ถือว่าอ้างถึงภาคผนวกด้วย เว้นแต่จะตกลงกันอย่างชัดแจ้งเป็นอย่างอื่น

ข้อ 13

การแลกเปลี่ยนและการโอนรายได้

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่จะโอนโดยเสรี ซึ่งเงินเหลือจ่ายจากรายได้กลับไปยังสำนักงานใหญ่ของตน อันได้แก่ รายได้ทั้งหลายจากการขายบริการขนส่งทางอากาศ และการดำเนินธุรกิจโดยตรงกับกิจกรรมการจัดหาบริการขนส่ง ซึ่งไม่รวมถึงจำนวนเงินที่จ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายของค่าธรรมเนียมท้องถิ่น โดยปราศจากข้อจำกัด การเลือกปฏิบัติ หรือภาษี ตามกฎการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนของภาคีผู้ทำความตกลง ในอาณาเขตที่ได้รับรายได้

ข้อ 14

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งในการดำเนินบริการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องกำหนดโดยสายการบินที่กำหนดแต่ละสาย ซึ่งตั้งอยู่บนข้อพิจารณาต่างๆ ทางการค้าในตลาดในระดับที่สมเหตุสมผล
2. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดภายใต้วรรค 1 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง จะต้องไม่ถูกกำหนดให้ต้องยื่นขอใช้ต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
3. โดยไม่คำนึงถึงที่ได้กล่าวมาแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการแทรกแซงเพื่อที่จะ
ก) ยับยั้งพิกัดอัตราค่าขนส่ง ที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่เป็นปฏิปักษ์ต่อการแข่งขัน โดยมีหรือเป็นไปได้ที่จะมีหรือเจตนาที่จะให้มีผลทำลายคู่แข่งหรือกีดกันคู่แข่งให้ออกจากเส้นทางบิน
ข) คุ้มครองผู้บริโภคจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สูงเกินควรหรือมีข้อจำกัดอันเนื่องจากการใช้ฐานะผู้ครองตลาดในทางที่มีขอบ
ค) ป้องกันสายการบินจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เอาเปรียบผู้อื่น หรือต่ำเกินจริง
4. เพื่อให้เป็นไปตามประสงค์ตามที่กล่าวไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจจำเป็นต้องให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
5. หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเชื่อว่า พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นจะต้องแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุผลความไม่พึงพอใจของตนอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกัน ซึ่งจะต้องจัดให้มีขึ้นไม่ช้ากว่าสามสิบ (30) วัน หลังจากที่ได้รับการร้องขอ หากภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายสามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งได้รับการแจ้งถึงความไม่พึงพอใจนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะผลักดันให้ข้อตกลงนั้นบรรลุผล ในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงกันได้ ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่มีอยู่เดิมมีผลบังคับใช้ต่อไป

ภาคผนวก

ใบพิกัดเส้นทางบิน

ใบพิกัดเส้นทางบินที่ 1

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดของเดิร์กเมนีสถานจะดำเนินการเดินอากาศ ในทั้งสองทิศทาง

จุดต่างๆ ในเดิร์กเมนีสถาน – จุดระหว่างทางใดๆ – จุดต่างๆ ในไทย – จุดพื้นใดๆ

ใบพิกัดเส้นทางบิน 2

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทยจะดำเนินการเดินอากาศ ในทั้งสองทิศทาง

จุดต่างๆ ในไทย – จุดระหว่างทางใดๆ – จุดต่างๆ ในเดิร์กเมนีสถาน – จุดพื้นใดๆ

หมายเหตุ

1. สายการบินที่กำหนดอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใดๆ หรือทุกจุดในเส้นทางที่ระบุ ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางบิน จะต้องเริ่มต้นที่ ณ จุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย)
2. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถที่จะเลือกจุดระหว่างทาง และ/หรือ จุดพื้น ของตนเองได้ และสามารถเปลี่ยนแปลงการเลือกของตนได้โดยให้แจ้งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าก่อน 30 วัน

ข้อ 5 ก

ความปลอดภัยการบิน

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝายอาจร้องขอในเวลาใด ๆ ให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยซึ่งนำมาใช้โดยภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือ อากาศยาน และการทำการบินของอากาศยาน การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะจัดให้มีขึ้นภายในสามสิบวันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอ
2. ภายหลังกการหารือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำควมตกลงฝายหนึ่งพบว่า ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งมิได้คงไว้ซึ่งหรือดำเนินการให้ได้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องที่อ้างถึงตามวรรค 1 ได้เท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (เอกสารหมายเลข 7300) ในขณะนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลงฝายแรกจะต้องแจ้งให้ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งทราบถึงการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่าง ๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งจะต้องดำเนินมาตรการที่เหมาะสมภายในระยะเวลาที่ตกลงกัน
3. ตามข้อ 16 แห่งอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันต่ออีกว่า อากาศยานใดๆ ที่ทำการบินโดยหรือในนามของสายการบินของภาคิผู้ทำควมตกลงฝายหนึ่ง ในบริการที่ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่ง ซึ่งในขณะที่อากาศยานอยู่ภายในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่ง อาจอยู่ภายใต้การตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่ง ซึ่งการตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการทำการบินของอากาศยานโดยไม่สมเหตุผล โดยไม่รวมความตามข้อผูกมัดที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญาชิคาโก วัตถุประสงค์ของการตรวจนี้ เพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตลูกเรือ อุปกรณ์ต่างๆ ของอากาศยาน และสภาพที่ปรากฏของอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานต่างๆ ที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น
4. เมื่อเกิดความจำเป็นเร่งด่วนที่จะทำให้เชื่อมั่นในความปลอดภัยของการทำการบินของสายการบิน ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝายสงวนสิทธิที่จะพักใช้หรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตดำเนินการของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งโดยทันที
5. การดำเนินการใดๆ ของภาคิผู้ทำควมตกลงฝายหนึ่ง ตามวรรค 4 ข้างต้น จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป
6. ตามที่ได้อ้างถึงในวรรค 2 เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่ตกลงกัน หากภาคิผู้ทำควมตกลงฝายหนึ่งยังคงไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เลขานุการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศควรได้รับการแจ้งให้ทราบ ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่งควรได้รับแจ้งถึงสถานการณ์ของการแก้ไขปัญหาให้เป็นที่น่าพอใจในภายหลัง

ข้อ 12 ทวิ
การแข่งขันที่เป็นธรรม

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงกันว่า

ก) สายการบินที่กำหนดแต่ละสายจะมีโอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ความตกลง และ

ข) จะดำเนินการเพื่อจัดการเลือกปฏิบัติทุกรูปแบบหรือการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งมีผลกระทบในทางลบต่อสถานภาพทางการแข่งขันของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ 14 ทวิ
การป้องกันการแข่งขัน

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงตกลงกันว่า การกระทำของสายการบินดังต่อไปนี้อาจถูกพิจารณาว่าเป็นการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งอาจมีการตรวจสอบทางด้านคุณธรรมอย่างใกล้ชิด

- ก) การเรียกเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมในเส้นทางต่าง ๆ โดยรวมกันแล้วไม่เพียงพอที่จะครอบคลุมถึงต้นทุนของการให้บริการที่ตนเกี่ยวข้อง
- ข) การเพิ่มความจุความถี่ของบริการที่มากเกินไปจนจำเป็น
- ค) การกระทำเช่นว่านั้นยังคงดำเนินอยู่ต่อไป มากกว่าจะเป็นการชั่วคราว
- ง) การกระทำเช่นว่านั้นมีผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างร้ายแรง หรือเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายที่สำคัญต่อสายการบินอื่น
- จ) การกระทำเช่นว่านั้นสะท้อนถึงเจตนาที่ชัดเจน หรือมีผลกระทบที่น่าเชื่อได้ว่าเป็นการทำลายการกีดกัน หรือการขับไล่สายการบินอื่นให้ออกจากตลาด และ
- ฉ) พฤติกรรมซึ่งแสดงให้เห็นถึงการใช้อำนาจในทางมิชอบของผู้มีอำนาจในเส้นทางบิน

2. หากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายหนึ่งพิจารณาว่า การดำเนินบริการอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างซึ่งกระทำโดยตั้งใจ หรือจัดการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง อาจก่อให้เกิดพฤติกรรมการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมตามข้อบ่งชี้ในวรรค 1 เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือตามข้อ 17 (การปรึกษาหารือ) พร้อมแสดงความเห็นต่อการแก้ไข้ปัญหา การร้องขอใดๆ เช่นว่านั้น จะต้องแนบเหตุผลในการร้องขอ และการปรึกษาหารือจะต้องเริ่มขึ้นภายในสิบห้า (15) วันนับจากวันร้องขอ

3. หากภาคิผู้ทำควมตกลงไม่สามารถบรรลุถึงการแก้ไข้ปัญหาโดยการปรึกษาหารือ ภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้ใช้วิธีการแก้ไข้ข้อพิพาทภายใต้ข้อ 18 เพื่อแก้ไข้ข้อพิพาท

ด่วนที่สุด

ที่ กต 0703/1616



กระทรวงการต่างประเทศ
ถนนศรีอยุธยา กทม. 10400

1 ธันวาคม 2551

เรื่อง ผลการเจรจาการบินระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย
เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0503/16615 ลงวันที่
17 พฤศจิกายน 2551

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้กระทรวงการต่างประเทศพิจารณาและเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเดนมาร์ก ราชอาณาจักรนอร์เวย์ และราชอาณาจักรสวีเดน และร่างบันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเดนมาร์ก ราชอาณาจักรนอร์เวย์ และราชอาณาจักรสวีเดนว่าด้วยความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย เกี่ยวกับเครือข่ายสายการบินสแกนดิเนเวียและว่าด้วยการแต่งตั้งสายการบิน รวมทั้งขอให้พิจารณาด้วยว่า มีประเด็นเกี่ยวข้องที่จะต้องดำเนินการตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 190 ด้วยหรือไม่ เพราะเหตุใด ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น กระทรวงการต่างประเทศขอเรียนดังนี้

1. โดยที่ร่างความตกลงฯ และร่างบันทึกความเข้าใจฯ ดังกล่าวมีผลผูกพันประเทศไทย ให้เปิดเสรีการค้าบริการสาขาการบิน จึงมีประเด็นพิจารณาว่าเป็นหนังสือสัญญาที่มีผลผูกพันด้านการค้า การลงทุน หรืองบประมาณของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ หรือไม่

2. ตามแนวปฏิบัติที่ผ่านมา ความตกลงฯ และบันทึกความเข้าใจฯ ประเภทนี้ไม่จำเป็นต้องขอความเห็นชอบของรัฐสภา เนื่องจากรัฐธรรมนูญฉบับก่อนๆ ไม่ได้บัญญัติหนังสือสัญญาประเภทที่กล่าวข้างต้นไว้ และถึงแม้ว่าในปัจจุบันรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 จะมีผลใช้บังคับแล้ว แต่ขณะนี้หลักเกณฑ์พิจารณายังไม่ชัดเจนเนื่องจากยังไม่มิกฎหมายว่าด้วย การกำหนดชั้นตอนและวิธีการจัดทำหนังสือสัญญาตามที่รัฐธรรมนูญฯ มาตรา 190 วรรคห้ากำหนด จึงเห็นควรใช้แนวปฏิบัติที่ผ่านมา กล่าวคือ กระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นส่วนราชการเจ้าของเรื่องจะต้องเป็นผู้ให้ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี และส่วนราชการที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ความเห็นประกอบเพื่อพิจารณาด้วย ทั้งนี้ ในกรณีที่มีปัญหา ศาลรัฐธรรมนูญจะเป็นผู้วินิจฉัยชี้ขาด ตามมาตรา 190 วรรค 6 ของรัฐธรรมนูญฯ

/3. ในส่วน...

ส่วนของกระทรวงการต่างประเทศนั้น เห็นว่าเมื่อคำนึงถึงความสำคัญของสาขาบริการการบินต่อเศรษฐกิจของประเทศและของโลกในปัจจุบัน ประกอบกับคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญ ที่ 6-7/2551 เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2551 เกี่ยวกับคำแถลงการณ์ร่วมไทย-กัมพูชา ฉบับลงวันที่ 18 มิถุนายน 2551¹ และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2551 เรื่องการลงนามเอกสารสำคัญในช่วงการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน ครั้งที่ 40 และการประชุมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่างความตกลงฯ และร่างบันทึกความเข้าใจฯ ทั้งสองฉบับนี้น่าจะเป็นหนังสือสัญญาที่มีผลผูกพันด้านการค้า การลงทุน หรืองบประมาณของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ตามมาตรา 190 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญฯ ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภาก่อนดำเนินการให้มีผลผูกพัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

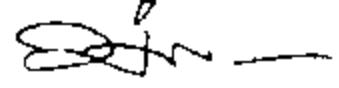
ขอแสดงความนับถือ



(นายสมพงษ์ อมรวิวัฒน์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

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

สั่ง/เลขที่ ๑๖

 จ. พ. ๖๑๖๑๓๓๓

¹ หนังสือสัญญาใดที่คณะรัฐมนตรีจะไปดำเนินการทำกับประเทศอื่นหรือกับองค์การระหว่างประเทศมีลักษณะของหนังสือสัญญาที่อาจมีผลเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทย หรืออาจมีผลเปลี่ยนแปลงเขตพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศก็ต้องนำหนังสือสัญญานั้นขอความเห็นชอบของรัฐสภาก่อนตามรัฐธรรมนูญ มาตรา 190 วรรคสอง และวรรคสาม

ส่วนหนังสือสัญญาที่จะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญานั้น มีความชัดเจนของถ้อยคำอยู่แล้ว แต่สำหรับหนังสือสัญญาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือสังคมของประเทศอย่างกว้างขวาง และหนังสือสัญญาที่มีผลผูกพันด้านการค้า การลงทุนหรืองบประมาณของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ นั้น เป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาว่าหากกระทำไปแล้วจะก่อให้เกิดผลกระทบหรือมีผลผูกพันตามประเภทของหนังสือสัญญาที่รัฐธรรมนูญ มาตรา 190 วรรคสองบัญญัติไว้หรือไม่ แล้วตัดสินใจว่าจะต้องขอความเห็นชอบของรัฐสภาหรือไม่