



# สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



บันทึกการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม  
บันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ  
บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย  
บันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์  
รายงานผลการเจรจาการบิระหว่างไทย – ประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย

อ.พ. ๓ / ๒๕๕๒ การประชุมร่วมกันของรัฐสภา สมัยสามัญนิติบัญญัติ

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ  
โทร ๐ ๒๒๕๔ ๒๐๗๐-๒



เรียกดูเอกสารได้ที่

[www.parliament.go.th/library](http://www.parliament.go.th/library)

Legislative Institutional Repository of Thailand

**บันทึกการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ  
รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม**

**บันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ  
รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนบังคลาเทศ**

**บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ  
รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย**

**บันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและ  
รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์**

**รายงานผลการเจรจาการบิระหว่างไทย – ประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย**

**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**



## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันสมัยประโยชน์ในการพิจารณابันทักการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม , บันทักความเข้าใจลับระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ , บันทักความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย , บันทักความเข้าใจลับระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ , รายงานผลการเจรจาการบิระหว่างไทย – ประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือ สรุปลงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภาและผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใดขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ , ๒ , ๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง [www.parliament.go.th/library](http://www.parliament.go.th/library) ผู้ใด นำข้อความหรือส่วนหนึ่งส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ – ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๖

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร



LI RT

Legislative Institutional Repository of Thailand

# เอกสารประกอบการพิจารณา

## สารบัญ

	หน้า
๑. สรุปสาระสำคัญ บันทึกการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	๑
๒. สรุปสาระสำคัญ บันทึกความเข้าใจลับระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนบังคลาเทศ	๓
๓. สรุปสาระสำคัญ บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย	๖
๔. ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดียและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย (คำแปล)	๘
๕. สรุปสาระสำคัญ บันทึกความเข้าใจลับระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์	๓๗
๖. สรุปสาระสำคัญ รายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย - ประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย	๔๐
๗. ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักร (เดนมาร์ก / นอร์เวย์ / สวีเดน)	๔๑
๘. บทวิเคราะห์ผลกระทบจากการเจรจาตกลงด้านการบิน	๗๑
๕. เสรีภาพการบิน	๗๒/๑
๑๐. การจัดการจราจรทำอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี ๒๐๐๗ - ๒๐๐๘	๗๓
๑๑. การจัดการจราจรทำอากาศยานสากลเชียงใหม่ โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี ๒๐๐๗ - ๒๐๐๘	๗๖
๑๒. การจัดการจราจรทำอากาศยานสากลภูเก็ต โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี ๒๐๐๗ - ๒๐๐๘	๗๘
๑๓. อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	๘๔

### ผู้รับผิดชอบ

นางสาวเขาวนิจ สุนนานนท์

ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

### ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางจงเดือน สุทธิรัตน์

วิทยากร ๘ ว.

นางอาริยา สุขโค

วิทยากร ๖

นายทศนารถ เมฆประยูร

นิติกร ๓

นางสาวอัจฉรา ขุมเหล็ก

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕

นางสาวดาวรัตน์ สมจิตร

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๕

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๓

นางสาวอุรวิชัย ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการ ๖

นางสาวนภาพร ญาณศิริ

เจ้าหน้าที่ธุรการ ๖

สิงหาคม ๒๕๕๒



**สรุปสาระสำคัญ**  
**บันทึกการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย**  
**และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม**  
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

ตามที่คณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนเวียดนามได้ตกลงให้มีการเจรจาการบินระหว่างกัน เมื่อวันที่ ๑๗-๑๘ มกราคม ๒๕๕๑ ที่กรุงเทพฯ เมื่อการเจรจาสิ้นสุดลง คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้จัดทำบันทึกการหารือ (Agreed Minutes) โดยลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๕๑ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

**๑. สิทธิความจุความถี่**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงสิทธิความจุความถี่ เป็นดังนี้

**๑.๑ เส้นทางกรุงเทพฯ-โฮจิมินห์ และกลับ**

สายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิดำเนินบริการได้ถึง ๒๕ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ในจำนวนนี้ ๓ เที่ยวบินจะต้องทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินที่กำหนดของเวียดนามและไทย

ตั้งแต่กำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๑ สายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้เพิ่มความถี่ขึ้นอีก ๓ เที่ยวบิน เป็น ๒๘ เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ตั้งแต่กำหนดการบินประจำฤดูหนาว ๒๕๕๑/๒๕๕๒ สายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้เพิ่มความถี่ขึ้นอีก ๔ เที่ยวบิน เป็น ๓๒ เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ตั้งแต่กำหนดการบินประจำฤดูร้อน ๒๕๕๒ สายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้เพิ่มความถี่ขึ้นอีก ๘ เที่ยวบิน เป็น ๔๐ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และ

ตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ เป็นต้นไป สายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายอาจดำเนินบริการเดินอากาศได้ โดยไม่มีข้อจำกัดด้านความจุและความถี่

**๑.๒ เส้นทางอื่น ๆ**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงรวมเส้นทางกรุงเทพฯ/เชียงใหม่-ฮานอย และเส้นทางอื่น ๆ เข้าด้วยกันเป็นเส้นทางอื่น ๆ ยกเว้นเส้นทางกรุงเทพฯ-โฮจิมินห์ โดยไม่จำกัดจำนวนความจุความถี่ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ พร้อมสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓ และ ๔ อย่างเต็มที่

ที่มา : สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี



LIART

Legislative Institutional Repository of Thailand

## ๒. สิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ ๕

คณะผู้แทนไทยเสนอให้เปิดเสรีสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ โดยไม่จำกัดความจุความถี่ ซึ่งฝ่ายเวียดนามชี้แจงว่า ยังไม่สามารถเพิ่มสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้ในขณะนี้ และขอให้ระบุสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ไว้เช่นเดิม ฝ่ายไทยพิจารณาแล้วเห็นว่าสิทธิรับขบวนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ที่มีอยู่ในขณะนี้ ฝ่ายไทยยังไม่ได้ใช้สิทธิ ดังนั้น เพื่อให้ฝ่ายเวียดนามเห็นว่าฝ่ายไทยมุ่งเน้นการขนส่งระหว่างกันเป็นสำคัญ จึงไม่ขัดข้องกับข้อเสนอของฝ่ายเวียดนาม

## ๓. เรื่องอื่น ๆ

### ๓.๑ การรวมบันทึกการหารือฉบับต่าง ๆ

คณะผู้แทนไทยได้เสนอให้มีการรวมบันทึกการหารือฉบับต่าง ๆ ที่ได้จัดทำขึ้นเป็นฉบับเดียว เพื่อความสะดวกในการอ้างอิงและง่ายต่อผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งฝ่ายเวียดนามไม่เห็นด้วยเนื่องจากฝ่ายเวียดนามจะต้องเสนอขออนุมัติจากรัฐบาลก่อน จึงยังไม่อาจดำเนินการได้ ฝ่ายไทยจึงขอให้ฝ่ายเวียดนามพิจารณาการรวมบันทึกการหารือฉบับต่าง ๆ ที่ได้จัดทำขึ้นในการประชุมครั้งต่อไป

### ๓.๒ เส้นทางบิน

คณะผู้แทนเวียดนามได้สอบถามถึงความคืบหน้าเรื่องการสร้างเส้นทางบริการจราจรทางอากาศตรงจากเวียดนามไปยังเสียมราฐและพนมเปญโดยบินผ่านพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ซึ่งฝ่ายเวียดนามได้เสนอไว้ในการเจรจาครั้งที่ผ่านมา คณะผู้แทนไทยได้ชี้แจงว่า การสร้างเส้นทางบินดังกล่าว จะต้องบินผ่านพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของทหาร ซึ่งเรื่องดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณาของทางทหาร และจะแจ้งผลให้ฝ่ายเวียดนามทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

## ๔. การมีผลบังคับใช้

ข้อบทของบันทึกการหารือฉบับนี้จะสามารถนำมาใช้ในทางปฏิบัติได้ นับจากวันที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของไทยแจ้งแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของเวียดนามว่ากระบวนการทางกฎหมายที่จำเป็นได้ดำเนินการเสร็จแล้ว

**สรุปสาระสำคัญ**  
**บันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย**  
**และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนบังคลาเทศ**  
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

คณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนบังคลาเทศ ได้ตกลงให้มีการเจรจาการบินระหว่างกัน เมื่อวันที่ ๘ – ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๕๑ ที่กรุงเทพฯ เมื่อการเจรจาสิ้นสุดลง คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้จัดทำบันทึกความเข้าใจลับ (Confidential Memorandum of Understanding) โดยลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ ๑๐ กรกฎาคม ๒๕๕๑ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

**๑. วัตถุประสงค์ของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงใบพิภักดิ์เส้นทางการบิน ในส่วนของจุดในประเทศคูภาคี จากเดิมกำหนดไว้ ฝ่ายละ ๒ จุด เป็นจุดต่างๆ ในประเทศไทยและจุดต่างๆ ในบังคลาเทศ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการส่งเสริมให้สายการบินสามารถขยายการจราจรไปยังจุดต่างๆ ในประเทศคูภาคีได้เมื่อมีความพร้อม

**๒. สิทธิความจุความถี่**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงสิทธิควบคุมความจุความถี่ระหว่างกัน เป็นดังนี้

**๑. การบริการขนส่งผู้โดยสาร**

สายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายสามารถทำการบินขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากเดิม ๑๓ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ เป็น ๒๑ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ โดยมีข้อจำกัดว่าการทำการบินไปยัง/มาจาก ธากา จะต้องไม่เกินจำนวน ๑๔ เที่ยวบินต่อสัปดาห์

**๒. การบริการขนส่งเฉพาะสินค้า**

สายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินได้ ๓ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ตามเส้นทางที่ระบุของแต่ละฝ่าย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศไทยกับบังคลาเทศ

### ๓. สิทธิรับขณการจราจร

คณะผู้แทนไทยได้เสนอให้มีการแลกเปลี่ยนสิทธิรับขณการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ให้สายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายสามารถรับขณการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ได้อย่างเต็มที่ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้สายการบินมีความคล่องตัวในการวางแผนการบินมากยิ่งขึ้น ซึ่งคณะผู้แทนบังคลาเทศได้แจ้งว่ายังไม่มี ความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงสิทธิรับขณการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ในขณะนี้ ในขั้นนี้ทั้งสองฝ่ายจึงตกลงให้ คงการระบุชื่อชื่อจุดระหว่างทางและจุดพื้นในการใช้สิทธิรับขณการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ไว้ฝ่ายละ ๔ จุด เช่นเดิม

### ๔. เรื่องอื่นๆ

คณะผู้แทนไทยได้เสนอร่างข้อบทใหม่ว่าด้วยพิกัดอัตราค่าขนส่ง ดังปรากฏตามเอกสารแนบ ให้คณะผู้แทนบังคลาเทศไว้พิจารณา โดยทั้งสองฝ่ายตกลงจะนำมาหารือในรายละเอียดในการเจรจา รอบต่อไป หรือหากฝ่ายบังคลาเทศเห็นชอบด้วยกับร่างข้อบทของฝ่ายไทย สามารถตกลงกันผ่านการหารือ ทางหนังสือ ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะยืนยันการตกลงผ่านทาง การทูต โดยวิธีแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตต่อไป

### ๕. วันที่มีผลใช้บังคับ

ในระหว่างรอการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต การเปลี่ยนแปลงในใบพิกัดเส้นทางบินและ สิทธิความจุความถี่ของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ ให้มีผลใช้บังคับนับตั้งแต่วันที่ลงนามบันทึก ความเข้าใจฉบับนี้

ร่าง  
ข้อ 8

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งในการดำเนินบริการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องกำหนดโดยสายการบินที่กำหนดแต่ละสายการบิน โดยตั้งอยู่บนข้อพิจารณาต่าง ๆ ทางการค้าในตลาดในระดับที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินบริการและกำไรที่สมเหตุสมผล
2. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดภายใต้วรรค 1 สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องไม่ถูกกำหนดให้ต้องยื่นขอใช้ต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
3. โดยไม่คำนึงถึงที่ได้กล่าวมาแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการแทรกแซงเพื่อที่จะ
  - (ก) ยับยั้งพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ซึ่งจะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่เป็นปฏิปักษ์ต่อการแข่งขัน โดยมี หรือเป็นไปได้ที่จะมี หรือ เจตนาที่จะให้มีผลทำลายคู่แข่ง หรือ กีดกันคู่แข่งให้ออกจากเส้นทางบิน
  - (ข) ป้องกันผู้บริโภคจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สูงเกินควร หรือมีข้อจำกัด เนื่องจากการใช้อำนาจครอบงำในทางมิชอบ และ
  - (ค) ป้องกันสายการบินจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ต่ำเกินจริง
4. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามที่ไว้กล่าวไว้ในวรรค (3) ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจจำเป็นต้องให้ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
5. หากภาคีฝ่ายหนึ่งเชื่อว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีอีกฝ่ายไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้ ภาคีฝ่ายนั้นจะต้องแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายทราบถึงเหตุผลของความไม่พึงพอใจของตนอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และร้องขอให้มีการหารือที่จะต้องมิชั้่นไม่ช้ากว่าสามสิบ (30) วัน หลังจากที่ได้รับการร้องขอ หากภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายสามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ซึ่งได้แจ้งถึงความไม่พึงพอใจ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ให้ข้อตกลงนั้นมีผล ในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลง ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่มีอยู่เดิมมีผลใช้ต่อไป



## สรุปสาระสำคัญ

### บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนอินเดีย ได้ตกลงให้มีการเจรจาการบินระหว่างกัน เมื่อวันที่ ๒๕ – ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๑ ที่กรุงเทพฯ เมื่อการเจรจาสิ้นสุดลง คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) โดยลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๑ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

#### ๑. การทบทวนความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

๑.๑ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้เห็นพ้องร่วมกันว่าความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่มีอยู่จำเป็นจะต้องได้รับการปรับปรุงและทำให้ทันสมัย คณะผู้แทนฝ่ายอินเดียได้เสนอร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ดังปรากฏเอกสารแนบ ๑ ให้ฝ่ายไทยไว้พิจารณา ซึ่งคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงจะติดต่อประสานในรายละเอียด และนำมาหารือเพื่อหาข้อยุติในการเจรจาทันทีต่อไป

๑.๒ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงกันปรับปรุงข้อบทว่าด้วยพิกัดอัตราค่าขนส่ง (ข้อ ๘) เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการเดินอากาศฉบับปัจจุบัน เพิ่มเติมข้อบทใหม่ในเรื่อง “ความปลอดภัย” (ข้อ ๙ ทวิ) เป็นการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และเพิ่มเติมข้อบทว่าด้วย “ข้อตกลงความร่วมมือด้านการตลาด” (ข้อ ๘ ทวิ) เพื่อให้สายการบินมีความคล่องตัวในการร่วมมือระหว่างกัน ดังปรากฏเอกสารแนบ ๒ ทั้งนี้ ข้อแก้ไขต่าง ๆ เหล่านี้ มีผลโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๒ ของความตกลงฯ เป็นที่ตกลงกันว่าข้อแก้ไขต่าง ๆ เหล่านี้ จะมีผลใช้ได้เป็นการชั่วคราวในทันที จนกว่าจะมีดำเนินการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

#### ๒. สิทธิความจุความถี่

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงสิทธิความจุความถี่ของเที่ยวบินระหว่างกันให้มากขึ้น เพื่อให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายสามารถเพิ่มเที่ยวบินระหว่างกันได้มากขึ้น เป็นการส่งเสริมให้ปริมาณการจราจรในเส้นทางนี้สามารถเจริญเติบโตได้อย่างต่อเนื่องอันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้าและบริการระหว่างประเทศทั้งสอง สรุปได้ดังนี้

๒.๑ สายการบินที่กำหนดของประเทศไทยจะได้รับสิทธิให้ดำเนินการบริการด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ไปยัง/มาจาก/ผ่าน จุดต่าง ๆ ที่ระบุในส่วน ก ของตอนที่ -๑ ของใบพิกัด ๑ ของเส้นทางบินดังนี้

	จำนวนของที่นั่งต่อสัปดาห์ ในแต่ละทิศทาง							
	มুমไบ	เคลี	กัลกัตตา	เซไน	เซไน/ ดูไบ	บังกาโลร์	ไฮเดอราบัด	รวม
ปัจจุบัน	๒,๑๓๕	๒,๓๑๖	๑,๘๒๐	๑,๐๕๐	๑,๒๒๐	๓,๑๘๕	๒,๓๕๐	๑๔,๔๗๖
ฤดูร้อน ๒๕๕๑	๓,๘๘๐	๔,๒๖๘	๓,๖๔๐	๑,๘๓๐	๑,๒๒๐	๓,๑๘๕	๒,๘๗๐	๒๐,๘๕๓
ฤดูหนาว ๒๕๕๑	๔,๖๕๖	๕,๔๓๒	๓,๖๔๐	๑,๘๓๐	๑,๒๒๐	๓,๑๘๕	๒,๘๗๐	๒๒,๘๓๓
ฤดูร้อน ๒๕๕๒	๕,๔๓๒	๕,๔๓๒	๓,๖๔๐	๑,๘๓๐	๑,๒๒๐	๓,๑๘๕	๒,๘๗๐	๒๓,๖๐๘

๒.๒ สายการบินที่กำหนดของประเทศไทยจะทำการบินตามสิทธิที่เพิ่มขึ้นไปยังเคลี และมুমไบ ในเวลากลางวันซึ่งขึ้นอยู่กับการอนุมัติเวลาเข้า/ออก เท่านั้น

๒.๓ สายการบินที่กำหนดของประเทศไทยจะได้รับสิทธิให้ทำการบิน ไปยัง/มาจาก/ผ่าน กัวฮาทิ คยา และพาราณสี ในส่วน ก ของตอนที่ -๑ ของใบพิกัด ๑ ของเส้นทางบิน โดยไม่มีสิทธิรับขน การจรรยาบรรณที่ ๕ จุดระหว่างทางใด ๆ/จุดพื้นที่ใด ๆ โดยไม่จำกัดความจุและความถี่ใด ๆ

๒.๔ สายการบินที่กำหนดของอินเดียจะได้รับสิทธิให้ทำการบิน ไปยัง/มาจาก กรุงเทพฯ เชียงใหม่ และภูเก็ต ดังนี้

- ตั้งแต่ฤดูร้อน ๒๕๕๑ : ๒๐,๘๕๓ ที่นั่งต่อสัปดาห์
- ตั้งแต่ฤดูหนาว ๒๕๕๑ : ๒๒,๘๓๓ ที่นั่งต่อสัปดาห์
- ตั้งแต่ฤดูร้อน ๒๕๕๒ : ๒๓,๖๐๘ ที่นั่งต่อสัปดาห์

### ๓. เบ็ดเตล็ด

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงจะติดต่อประสานในรายละเอียดและนำมาหารือเพื่อหาข้อยุติความตกลง ว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ได้ปรับปรุงใหม่และทบทวนสิทธิต่าง ๆ ในการเจรจาคราวต่อไป

### ๔. ผลใช้บังคับ

บันทึกความเข้าใจฉบับนี้มีผลใช้บังคับในทันที โดยให้แทนที่บันทึกความเข้าใจฉบับลงนาม ระหว่างคณะผู้แทนของประเทศไทยและอินเดีย เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๕ ทั้งนี้ บทบัญญัติอื่น ๆ ทั้งหมดของบันทึกความเข้าใจวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๕ ยังคงมีผลบังคับใช้ต่อไป



LIART

ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ  
ระหว่าง  
รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย  
และ  
รัฐบาลแห่ง \_\_\_\_\_



รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดียนีเดียและรัฐบาลแห่ง \_\_\_\_\_ (ต่อไปเรียกว่า 'คู่ภาคี')

ต่างเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944

ปรารถนาที่จะส่งเสริมการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่าย

ปรารถนาที่จะส่งเสริมระบบการบินระหว่างประเทศบนพื้นฐานของการแข่งขันระหว่างสายการบิน และ

ปรารถนาที่จะรับรองความมั่นคงและปลอดภัยในการเดินอากาศระหว่างประเทศในระดับสูงสุด และ ยืนยันภาระอันสำคัญของตนในเรื่องการกระทำหรือการคุกคามความมั่นคงปลอดภัยของอากาศยาน ที่ซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคล หรือทรัพย์สิน เป็นผลเสียต่อการดำเนินการ การเดินอากาศ และปองทำลายความมั่นใจในความปลอดภัยของการบินพลเรือน

ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1  
คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะได้ให้หมายเป็นอย่างอื่น คำว่า

- (1) "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" หมายถึง ผู้มีอำนาจหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจแต่ละฝ่าย ตามที่ได้แจ้งเป็นหนังสือโดยภาคีหนึ่งไปยังอีกภาคีหนึ่งเป็นครั้งคราว
- (2) "ความตกลง" ให้หมายถึง ความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวก และข้อแก้ไขใดๆ ในความตกลง
- (3) "อนุสัญญา" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ.1944 และรวมทั้งข้อแก้ไขใดๆ ที่ซึ่งมีผลบังคับใช้ตามข้อ 94(ก) แห่งความตกลง และได้ให้สัตยาบันโดยภาคีทั้งสอง และภาคผนวกใด ๆ หรือการแก้ไขใดๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญา ตราบเท่าที่ภาคผนวกและข้อแก้ไขต่าง ๆ ดังกล่าว มีผลบังคับใช้กับภาคีทั้งสอง
- (4) "บริการเดินอากาศ" "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" "สายการบิน" และ "การแวะลงโดยไม่มีวัตถุประสงค์ในการรับขนการจราจร" ให้มีความหมายเช่นเดียวกับที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 96 แห่งอนุสัญญา
- (5) "สายการบินที่กำหนด" ให้หมายถึง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งที่ได้รับอนุญาตตามข้อ 3 (การกำหนดและการอนุญาตสายการบิน)
- (6) "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้หมายถึง ค่าโดยสาร ค่าระวาง หรือค่าธรรมเนียม ในการรับขนผู้โดยสาร (และสัมภาระของผู้โดยสาร) และ/หรือ สินค้า (รวมทั้งไปรษณีย์ภัณฑ์) ที่เรียกเก็บโดยสายการบินในบริการเดินอากาศ รวมทั้งตัวแทน และเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งใช้กับค่าโดยสาร ค่าระวาง หรือค่าธรรมเนียมเหล่านั้น
- (7) "อาณาเขต" ให้มีความหมายเช่นเดียวกับที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 2 แห่งอนุสัญญา และ
- (8) "ค่าภาระ" ให้หมายถึง ค่าภาระที่เรียกเก็บกับสายการบินในการใช้สนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวก หรือ บริการในการเดินอากาศ หรือการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมทั้งบริการที่เกี่ยวข้อง และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับอากาศยาน ลูกเรือ ผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้า



## ข้อ 2 การให้สิทธิ

1. ภาควิชาแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้ แก่ภาควิชาอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนาการเดินอากาศแบบประจำระหว่างประเทศตามเส้นทางบินที่ระบุในส่วนหรือตอนที่เหมาะสมของภาคผนวกความตกลงฉบับนี้ บริการและเส้นทางบินเช่นว่านั้น ต่อไปจะเรียกว่า "บริการที่ตกลง" และ "เส้นทางบินที่ระบุ" ตามลำดับ
2. ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ สายการบินที่กำหนดโดยภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิดังต่อไปนี้
  - ก) การบินผ่านอาณาเขตของภาควิชาอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แวะลง
  - ข) การแวะลงในอาณาเขตของภาควิชาอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่มี ความมุ่งประสงค์ในการรับขนการจราจร และ
  - ค) ในการดำเนินบริการที่ตกลง ณ จุดต่างๆ ที่ระบุตามเส้นทางบินในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ สายการบินที่กำหนดของภาควิชาแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการรับขึ้นและขนลง การจราจรระหว่างประเทศในอาณาเขตของภาควิชาอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งผู้โดยสาร และสินค้า รวมทั้งไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยแยกจากกันหรือรวมกัน
3. สายการบินของภาควิชาแต่ละฝ่ายนอกเหนือจากที่กำหนดตามข้อ 3 ของความตกลงฉบับนี้ จะได้รับสิทธิที่ระบุในข้อ (ก) และ (ข) ของวรรค 2 ของข้อนี้เช่นกัน
4. ไม่มีข้อความในวรรค 2 ของข้อนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาควิชาฝ่ายหนึ่งในอันที่จะรับขนผู้โดยสาร และสินค้า รวมทั้งไปรษณีย์ภัณฑ์ ในอาณาเขตของภาควิชาอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาควิชาฝ่ายนั้น
5. ถ้าเหตุเนื่องจากเหตุการณ์จำเพาะและผิดปกติ ทำให้สายการบินที่กำหนดของภาควิชาฝ่ายหนึ่งไม่สามารถดำเนินบริการตามเส้นทางปกติของตนได้ ภาควิชาอีกฝ่ายหนึ่งจะใช้เวลาพยายามอย่างดีที่สุดที่จะเอื้ออำนวยความสะดวกให้มีการดำเนินบริการเช่นว่านั้นต่อไป โดยการจัดเส้นทางชั่วคราวตามความเหมาะสมที่ภาควิชาทั้งสองได้ตกลงร่วมกัน
6. สายการบินที่กำหนดของภาควิชาฝ่ายหนึ่งจะได้รับสิทธิในการใช้เส้นทางบิน สนามบิน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ที่จัดให้โดยภาควิชาอีกฝ่ายหนึ่งบนพื้นฐานของการไม่เลือกปฏิบัติ



## ข้อ 3

## การกำหนดและการอนุญาตสายการบิน

1. ภาคิแต่ละฝ้ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสาย เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุ และก่อนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดเช่นนั้น การกำหนดเช่นนั้นจะกระทำเป็นลายลักษณ์อักษรและแจ้งไปยังภาคิอีกฝ้ายผ่านช่องทางทางการทูต และจะระบุว่าสายการบินได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศแบบใดตามที่ระบุในภาคผนวก
2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบิน และยื่นขอจากสายการบินที่กำหนดตามรูปแบบและลักษณะของวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ ภาคิอีกฝ้ายหนึ่งจะต้องให้การอนุญาตดำเนินการตามเหมาะสมโดยมีขั้นตอนความซ้กซ้าน้อยที่สุด โดยมีเงื่อนไขว่า
  - (ก) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่แก่ภาคิที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติของภาคินั้น
  - (ข) สายการบินมีคุณสมบัติครบตามเงื่อนไขที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับซึ่งใช้อยู่เป็นปกติแก่การดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศโดยภาคิผู้พิจารณาคำขอ และ
  - (ค) ภาคิผู้แจ้งกำหนดสายการบินได้คงไว้และจัดการมาตรฐานต่างๆ ดังที่กำหนดไว้ในข้อ 9 (ความปลอดภัย) และข้อ 10 (การรักษาความปลอดภัยการบิน)



## ข้อ 4

## การเพิกถอนและการพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ

1. ภาควิชาใดฝ่ายหนึ่งอาจเพิกถอนหรือพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการที่ได้อนุญาตให้สายการบินที่กำหนดโดยภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง หรือตั้งข้อบังคับเงื่อนไขความที่ตนเห็นว่าจำเป็นในกรณีนี้
  - (ก) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริง มิได้ตกอยู่กับภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง หรือแก่คนชาติของภาควิชา
  - (ข) สายการบินนั้นดำเนินการไม่สอดคล้องกับกฎหมายหรือข้อบังคับต่างๆ ตามที่ได้พูดถึงในข้อ 6 (การใช้กฎหมายและข้อบังคับ)
  - (ค) ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้หรือจัดการมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในข้อ 9 (ความปลอดภัย)
2. นอกจากจะจำเป็นเพื่อป้องกันการไม่ปฏิบัติตามข้อ (ข) และ (ค) ของวรรค 1 ของข้อนี้ต่อไปอีก โดยพลัน สิทธิที่กำหนดขึ้นโดยข้อนี้จะใช้ได้ต่อเมื่อได้มีการปรึกษาหารือกับภาคีอีกฝ่ายหนึ่งเท่านั้น
3. ความในข้อนี้ไม่ได้จำกัดสิทธิต่างๆ ของภาควิชาใดฝ่ายหนึ่ง ในการระงับ เพิกถอน จำกัด หรือตั้งข้อบังคับเงื่อนไขใบอนุญาตดำเนินการของสายการบินของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ตามบทบัญญัติของข้อ 10 (การรักษาความปลอดภัยการบิน)



## ข้อ 5

## หลักการควบคุมดูแลการดำเนินบริการที่ตกลง

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีทั้งสองฝ่ายจะมีโอกาสอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุระหว่างอาณาเขตของทั้งสองฝ่ายตามลำดับ
2. การจัดการความจุในบริการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนด จะต้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับ ประมาทการความต้องการการขนส่งทางอากาศของการเดินทางสาธารณะระหว่างอาณาเขตของ ภาคีทั้งสองฝ่าย
3. โดยยึดหลักการที่วางไว้ในวรรคก่อน การจัดการความจุและความถี่ของบริการที่ดำเนินบริการโดย สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่าย จะต้องตกลงกันระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคี ทั้งสองฝ่าย
4. การจัดการความจุและความถี่ของบริการที่ดำเนินบริการเพิ่มขึ้นใดๆ โดยสายการบินที่กำหนดของ ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง จะต้องขึ้นอยู่กับความตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีทั้งสอง ฝ่าย ระหว่างรอการตกลงหรือทำข้อตกลง ให้สิทธิความจุและความถี่ที่มีผลบังคับยังใช้ได้ต่อไป
5. โดยไม่คำนึงถึงสิ่งที่ได้กล่าวมาแล้ว สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิดำเนิน บริการขนส่งเฉพาะสินค้าระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่าย ด้วยจำนวนเที่ยวบินใดๆ แบบอากาศยาน ใดๆ พร้อมสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 3, 4 และ 5 อย่างเต็มที่ โดยไม่คำนึงถึงจุดต่างๆ ที่ระบุใน ใบพิกัดเส้นทางบินแบบท้ายความตกลงฉบับนี้ เที่ยวบินบริการขนส่งเฉพาะสินค้าเช่นว่านี้ อาจดำเนินการ ภายใต้ความตกลงร่วมมือทางการตลาด เช่น การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน การซื้อระวางบรรทุก ฯลฯ กับสายการบินอื่นใดๆ รวมถึงสายการบินของประเทศที่สาม



## ข้อ 6

## การใช้กฎหมาย

1. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคีหนึ่ง ให้กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบวิธี ที่เกี่ยวกับการดำเนินบริการและการเดินอากาศของอากาศยานของภาคีนั้น ได้รับการปฏิบัติตามโดย สายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่าย
2. ในขณะที่เข้ามา อยู่ใน หรือออกจากอาณาเขตของภาคีหนึ่ง ให้กฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบวิธี ของภาคีนั้นที่เกี่ยวกับสิทธิในการเข้ามา หรือออกจากอาณาเขตของตน ของผู้โดยสาร ลูกเรือ หรือ สินค้า บนอากาศยาน (รวมถึงข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้าประเทศ การตรวจปล่อย การรักษาความปลอดภัยการบิน ตรวจคนเข้าเมือง หนังสือเดินทาง ศุลกากร การแลกเปลี่ยนเงินตรา สุขภาพ สุขอนามัย และกักกันโรคพืช หรือ ข้อบังคับการไปรษณีย์ ในกรณีของไปรษณีย์ภัณฑ์) ได้รับการปฏิบัติตามโดยผู้โดยสาร ลูกเรือ หรือบริษัทจัดส่งสินค้าดังกล่าวของสายการบินของภาคีอีกฝ่าย
3. จะไม่มีภาคีฝ่ายใดให้สิทธิกับสายการบินของตนหรือสายการบินอื่นใดๆ มากไปกว่าที่ให้กับสายการบินของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งในการดำเนินกิจการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอย่างเดียวกัน ในการใช้กฎหมาย และข้อบังคับ และระเบียบวิธี ที่ให้ไว้ในข้อนี้
4. ผู้โดยสาร สัมภาระ และสินค้า ที่แวะผ่านอาณาเขตของภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง และมีได้ออกจากพื้นที่ของท่าอากาศยานที่สงวนไว้สำหรับการดังกล่าว จะไม่ต้องรับการตรวจสอบใดๆ ยกเว้นจะมีเหตุผลในเรื่องของมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินเพื่อป้องกันความรุนแรง สัตว์อากาศ การควบคุมยาเสพติด ซึ่งต้องไม่มากไปกว่าการควบคุมที่ไม่ซับซ้อน สัมภาระและสินค้านี้จะได้รับ การยกเว้นจากค่าอากรศุลกากร ภาษีสรรพสามิต และค่าธรรมเนียม/ค่าภาระอื่นที่คล้ายคลึงกัน



## ข้อ 7

## คำภาวะ

1. คำภาวะที่เรียกเก็บโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บของภาคีแต่ละฝ่ายจากสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องยุติธรรม สมเหตุสมผล ไม่เลือกปฏิบัติ และแบ่งเป็นสัดส่วนอย่างเสมอภาคในระหว่างผู้ใช้บริการทุกประเภท ข้อกำหนดในการคิดประเมินค่าภาวะดังกล่าวกับสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องมีเช่นเดียวกับข้อกำหนดที่มีไว้ใช้กับสายการบินอื่นในเวลาประเมินเรียกเก็บ

2. คำภาวะที่เรียกเก็บจากสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องสะท้อน แต่ไม่เกิน ต้นทุนที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บในการจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมของสนามบิน เครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและการรักษาความปลอดภัยการบิน และบริการต่างๆ ที่สนามบิน หรือในระบบสนามบิน ต้นทุนดังกล่าวอาจรวมถึงผลตอบแทนที่สมเหตุสมผลต่อทรัพย์สินหลังหักค่าเสื่อมราคา สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่ซึ่งเรียกเก็บค่าภาวะจะต้องจัดไว้บนพื้นฐานของการประหยัดและมีประสิทธิภาพ

3. ภาคีแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บในอาณาเขตของตนและสายการบินที่กำหนดในให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวก ภาคีแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บและสายการบินต่างๆ ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่อาจจำเป็นต่อการตรวจสอบถึงความถูกต้องและโปร่งใสในการเรียกเก็บอย่างสมเหตุสมผลตามหลักการที่ระบุไว้ในวรรค (1) และ (2) ของข้อนี้ ภาคีแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการเรียกเก็บแจ้งล่วงหน้าอย่างสมเหตุสมผลต่อผู้ใช้บริการในการเปลี่ยนแปลงในค่าภาวะเพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถแสดงความคิดเห็นก่อนเปลี่ยนแปลงจะถูกนำมาใช้

4. จะไม่มีภาคีใดละเมิดบทบัญญัติของข้อนี้ ซึ่งจะไปสู่กระบวนการแก้ไขข้อพิพาท ตามข้อ 21 (การระงับข้อพิพาท) ยกเว้น

(1) ไม่อาจตกลงกันในการทบทวนค่าภาวะหรือวิธีปฏิบัติซึ่งเป็นหัวข้อเรียกร้องของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งภายในเวลาอันสมควร หรือ

(2) ไม่อาจตกลงยอมรับในขั้นตอนทั้งหมดในการแก้ไขค่าภาวะหรือวิธีปฏิบัติใดๆ ที่ไม่สอดคล้องกับข้อนี้



LIART

## ข้อ 8

## อาคารสุภาพการและค่าภาระ

1. ภาคีแต่ละฝ่ายจะต้องให้การยกเว้นบนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทนแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งอย่างเต็มที่เท่าที่จะเป็นไปได้ตามกฎหมายแห่งชาติจากค่าอาคารสุภาพการ ภาษีสรรพสามิต ค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบ และค่าอาคารและค่าภาระอื่นๆ สำหรับอากาศยาน เชื้อเพลิง น้ำมันสิ้น วัสดุทางเทคนิค เครื่องอะไหล่ ซึ่งรวมถึงเครื่องยนต์ เครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน พัสตุอากาศยาน (รวมถึงรายการต่างๆ เช่น อาหาร เครื่องดื่ม และสุรา ยาสูบและผลิตภัณฑ์อื่นๆ ที่กำหนดไว้ขายหรือใช้โดยลำพังอันเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินบริการหรือการให้บริการของอากาศยาน) และรายการอื่นๆ เช่น บัตรโดยสารที่พิมพ์สำรองไว้ ใบตราส่งสินค้า วัสดุพิมพ์ที่มีเครื่องหมายของบริษัทพิมพ์อยู่ และวัสดุเผยแพร่ที่แจกจ่ายโดยไม่คิดค่าใช้จ่ายของสายการบินที่กำหนดนั้น
2. การยกเว้นต่างๆ ที่ให้โดยข้อนี้จะใช้กับรายการที่ได้อ้างถึงในวรรค 1
  - ก) นำมาใช้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงโดยหรือในนามของสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง
  - ข) อยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีหนึ่งในระหว่างขาเข้ามาหรือออกไปจากอาณาเขตของภาคีอีกฝ่าย หรือ
  - ค) นำขึ้นบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีหนึ่งในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่าย และตั้งใจที่จะใช้ในการดำเนินบริการที่ตกลง
3. การยกเว้นต่างๆ ที่ให้โดยข้อนี้จะใช้ได้ ไม่ว่ารายการดังกล่าวจะถูกใช้หรือบริโภคทั้งหมดภายในอาณาเขตของภาคีที่ให้การยกเว้นหรือไม่ โดยมีเงื่อนไขว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงความเป็นเจ้าของในอาณาเขตของภาคีดังกล่าว
4. เครื่องบริภัณฑ์ปกติบนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุ และเครื่องใช้สอยปกติบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่าย อาจนำลงในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขตนั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่าง ๆ ที่นำลง อาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือมีฉะนั้น จำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร



## ข้อ 9

## ความปลอดภัย

1. ภาควิทยาศาสตร์ใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยที่คงไว้ โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ในเรื่องเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของสายการบินที่กำหนด การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะต้องมีขึ้นภายใน 30 วันของการร้องขอ หรือระยะเวลาใดๆ ที่ยาวกว่านั้น ตามแต่ที่ภาคีทั้งสองจะตกลงกัน
2. ภายหลังจากการหารือดังกล่าว ภาคีฝ่ายหนึ่งพบว่าสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายมิได้คงไว้หรือดำเนินการให้ได้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องที่ได้อ้างถึงในวรรค 1 ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศในขณะนั้น ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะได้รับแจ้งการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคีอีกฝ่ายจะต้องจัดการแก้ไขให้เหมาะสม
3. ภาควิทยาศาสตร์ใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการระงับหรือจำกัดการอนุญาตทำการบินของสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ในกรณีที่ภาคีฝ่ายหนึ่งมิได้จัดการแก้ไขให้เหมาะสมภายใน 30 วัน
4. เป็นที่ตกลงกันว่า อากาศยานใดๆ ที่ดำเนินการบริการโดยสายการบินสายหนึ่งของภาคีฝ่ายหนึ่งที่ทำการบินมายัง หรือไปจาก อาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งอาจ ได้รับการตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งในอากาศยานและรอบอากาศยานเพื่อตรวจสอบความมีผลใช้ได้ของเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับอากาศยานและลูกเรือ และสภาพที่ปรากฏของอากาศยานและอุปกรณ์ของอากาศยาน (ในข้อนี้เรียกว่า "การตรวจสอบในลานจอด") ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าที่ไม่มีเหตุผล
5. หากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือกระบวนการตรวจสอบในลานจอดใดก่อให้เกิด :
  - ข้อกังวลอย่างร้ายแรงว่าอากาศยานหรือการดำเนินการบริการของอากาศยานนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำที่อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในขณะนั้น หรือ
  - ข้อกังวลอย่างร้ายแรงว่ามีการขาดการบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพ และขาดการกำกับดูแลตามมาตรฐานความปลอดภัยตามที่อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในขณะนั้น
 เพื่อวัตถุประสงค์ของข้อ 33 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคีฝ่ายที่ทำการตรวจสอบจะมีอิสระที่จะสรุปว่าข้อกำหนดต่างๆ ในใบรับรองหรือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศ



ยานนั้น หรือลูกเรือของอากาศยานนั้นได้ถูกออกให้หรือเทียบเท่าให้มีผลใช้บังคับอยู่ หรือข้อกำหนดต่าง ๆ ที่อากาศยานนั้นใช้ทำการบินมิได้เท่าเทียมหรือสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

6. ในกรณีที่การเข้าไปเพื่อทำการตรวจสอบในลานจอดกับอากาศยานที่ใช้ดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 4 ของข้อนี้ ได้รับการปฏิเสธจากตัวแทนของสายการบินนั้น ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะมีอิสระที่จะวินิจฉัยถึงรูปแบบของข้อกังวลอย่างร้ายแรงตามที่อ้างถึงไว้ในวรรค 5 ของข้อนี้เกิดขึ้น และนำไปสู่ผลสรุปตามที่กำหนดไว้ในวรรคนั้น

7. ภาคีแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตทำการบินของสายการบินของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งในทันทีในกรณีที่ภาคีฝ่ายแรกสรุปว่าการดำเนินการโดยเร่งด่วนมีความจำเป็น ไม่ว่าจะเป็นผลมาจากการตรวจสอบในลานจอด การปรึกษาหารือหรืออื่นใด เพื่อความปลอดภัยในการทำการบินของสายการบิน

8. การดำเนินการใดๆ ของภาคีฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค 3 หรือวรรค 7 ของข้อนี้ จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป

#### ข้อ 10

#### การรักษาความปลอดภัย

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีทั้งสองตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ทำที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ทำที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ทำที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และพิธีสารประกอบอนุสัญญาฯ ทำที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 1988 และอนุสัญญาอื่นใดเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินที่ซึ่งภาคีทั้งสองเป็นสมาชิกอยู่



LIART

2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคีทั้งสองจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยัดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายและการกระทำอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีทั้งสองจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้ เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคีทั้งสองจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น

4. ภาคีแต่ละฝ่ายตกลงที่จะปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินซึ่งกำหนดไว้ สำหรับการเข้าไปยัง การออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้มาตรการที่พอเพียง ที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขึ้นขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคีอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับ มาตรการการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุยัดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือ การกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น ลูกเรือของ อากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีทั้งสอง จะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควร อื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

6. เมื่อภาคีฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลอันสมควรให้เชื่อได้ว่าภาคีอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินการผิดไปจากข้อบทการ รักษาความปลอดภัยของข้อนี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีนั้นอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือ ทันทีกับเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง การไม่บรรลุถึงข้อตกลงที่น่าพอใจภายใน 15 วัน นับจากวันที่ร้องขอ อาจเป็นเหตุในการระงับ เพิกถอน พักใช้ ตั้งเงื่อนไขและข้อจำกัดใบอนุญาต ดำเนินการ หรือการอนุญาตด้านเทคนิคกับสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายของภาคีผู้ทำความ ตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อปรากฏเหตุฉุกเฉิน ภาคีฝ่ายหนึ่งอาจใช้มาตรการชั่วคราวก่อนสิ้น 15 วัน

7. การดำเนินการใด ๆ ตามวรรค(6) จะต้องหยุดลงเมื่อภาคีอีกฝ่ายได้ทำตามบทบัญญัติของข้อนี้



LIART

## ข้อ 11

## กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์

1. สายการบินของภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการตั้งสำนักงานในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายเพื่อ การส่งเสริม และขายบริการขนส่งทางอากาศ และผลิตภัณฑ์เสริมอื่นๆ และสิ่งอำนวยความสะดวก ต่างๆ ที่จำเป็นในการดำเนินงานของบริการเดินอากาศ
2. ตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับ การเข้ามา การพำนักอาศัย และการ ว่าจ้าง สายการบินของภาคีแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิในการนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคีฝ่าย หนึ่ง ซึ่งพนักงานด้านการจัดการ การขาย เทคนิค การปฏิบัติการ และผู้ชำนาญพิเศษอื่นๆ และ ผลิตภัณฑ์เสริมอื่นๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จำเป็นในการดำเนินงานของบริการ เดินอากาศ พนักงานที่จำเป็นดังกล่าวอาจมีสัญชาติใดๆ ตามแต่สายการบินจะเลือก โดยความพึง พอใจของฝ่ายบุคคลของตน หรือโดยใช้บริการของสายการบินอื่น องค์กรหรือบริษัทที่ดำเนินบริการ ในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งและได้รับสิทธิในการจัดให้บริการดังกล่าวในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่าย
3. สายการบินใดๆ ของภาคีแต่ละฝ่ายอาจขายบริการขนส่งทางอากาศและผลิตภัณฑ์เสริม บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของตนในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายโดยตรง และผ่านตัวแทนของ ตนตามดุลพินิจของสายการบิน ตามวัตถุประสงค์นี้ สายการบินจะได้รับสิทธิให้ใช้เอกสารการขนส่ง ของตน และบุคคลใดๆ มีอิสระในการซื้อการขนส่ง และผลิตภัณฑ์เสริม บริการและสิ่งอำนวยความสะดวก ต่างๆ ดังกล่าว ด้วยเงินสดของอาณาเขตนั้น หรือในเงินสกุลที่แลกเปลี่ยนได้โดยเสรี
4. สายการบินของภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิที่จะแลกเปลี่ยนและโอนเงินในเงินสกุลที่แลกเปลี่ยนได้ โดยเสรีตามความต้องการซึ่งรายได้ที่เป็นส่วนเกินจากการชำระค่าใช้จ่ายท้องถิ่นทั้งหมด ที่ได้รับโดย สายการบินดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับการขายการขนส่งทางอากาศและผลิตภัณฑ์เสริมอื่นๆ บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ตลอดจนดอกเบี้ยที่ได้รับจากรายได้เช่นว่านั้น (รวมทั้งดอกเบี้ยที่ ได้รับจากการฝากระหว่างรอการโอน) การเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและการโอนเงินจะต้องได้รับการ อนุมัติในทันทีโดยไม่มีข้อจำกัด หรือการจัดเก็บภาษี ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้กับการดำเนินการส่ง และการโอนเงินในวันที่สายการบินได้ยื่นขอเบื้องต้นในการโอนเงิน
5. สายการบินของภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ชำระค่าใช้จ่ายท้องถิ่น รวมถึงค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิง ในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายด้วยเงินสดท้องถิ่น สายการบินของภาคีแต่ละฝ่ายอาจชำระค่าใช้จ่าย ดังกล่าวในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายด้วยเงินสดที่แลกเปลี่ยนได้โดยเสรีตามความสมัครใจ ตามที่ กำหนดโดยข้อบังคับของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง



6. การใช้สิทธิภายใต้ข้อนี้จะต้องเป็นไปตามกฎและข้อบังคับภายในที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของความตกลงนี้ หากภาคีฝ่ายหนึ่งตั้งข้อจำกัดในการโอนเงินรายได้ที่เป็นส่วนเกินจากการชำระค่าใช้จ่ายท้องถิ่นทั้งหมดที่ได้รับโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่าย ภาคีฝ่ายหลังจะได้รับสิทธิให้ตั้งข้อจำกัดตอบแทนต่อสายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายแรก

## ข้อ 12

### ข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมในข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด เช่น การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน การซื้อที่นั่งโดยระบุจำนวน หรือข้อตกลงร่วมมือทางธุรกิจอื่นๆ กับ
  - (ก) สายการบินที่กำหนดของภาคีเดียวกัน หรือ
  - (ข) สายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่าย หรือ
  - (ค) สายการบินที่กำหนดของประเทศที่สาม
2. สายการบินผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงร่วมมือทางการตลาดจะต้องมีสิทธิที่จำเป็นรวมถึงสิทธิในเส้นทางบิน และสิทธิความจุ และเป็นไปตามข้อกำหนดที่โดยปกติใช้กับข้อตกลงดังกล่าว
3. สายการบินทางการตลาดทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงร่วมมือทางการตลาดจะต้องมีสิทธิที่จำเป็นในเส้นทางบิน และเป็นไปตามข้อกำหนดที่โดยปกติใช้กับข้อตกลงดังกล่าว
4. ความจุทั้งหมดที่ดำเนินการเดินอากาศภายใต้ข้อตกลงเช่นว่านั้น จะหักนับสิทธิจากสิทธิความจุของภาคีที่กำหนดสายการบินผู้ดำเนินการ ความจุที่เสนอโดยสายการบินทางการตลาดในบริการดังกล่าวจะไม่ถูกหักนับสิทธิความจุของภาคีที่กำหนดสายการบิน
5. สายการบินที่กำหนดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะได้รับอนุญาตให้ส่งต่อภาระจราจร (เช่น ดาวกระจาย) ระหว่างอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการภายใต้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันโดยไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับจำนวน ขนาด และแบบของอากาศยาน
6. ยิ่งไปกว่านั้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของแต่ละฝ่ายอาจกำหนดให้สายการบินทางการตลาดต้องยื่นกำหนดการบินเพื่ออนุมัติ และยังคงจัดให้มีเอกสารอื่นใดก่อนเริ่มให้บริการเดินอากาศภายใต้ข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด



LIART

7. ในการขายบริการตามข้อตกลงดังกล่าว สายการบินที่เกี่ยวข้อง หรือตัวแทนจะต้องทำความเข้าใจอย่างชัดเจนให้ผู้ซื้อทราบว่าสายการบินใดเป็นสายการบินผู้ดำเนินการในแต่ละช่วงเส้นทางของบริการและสายการบินที่ซึ่งผู้ซื้อได้มีนิติสัมพันธ์ด้วย

8. ก่อนการจัดให้มีบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ผู้มีส่วนในการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องตกลงว่าฝ่ายใดจะเป็นผู้รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัย ความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก หนี้สิน และเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวกับผู้บริโภคนั้น จะต้องยื่นเสนอต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีทั้งสองฝ่ายก่อนการเริ่มใช้ข้อตกลงการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

## ข้อ 13

## การบริการต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ว่าจ้างเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าทางอากาศ กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบใดๆ ไปยัง หรือมาจาก จุดใดๆ ในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่าย สายการบินดังกล่าวอาจเลือกดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบด้วยตนเอง หรือจัดให้มีโดยผ่านข้อตกลง รวมถึงการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกับสายการบินอื่น การบริการต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจเสนอเป็นบริการต่อเนื่องและในราคาเดียว เพื่อการขนส่งร่วมกันทั้งทางอากาศและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีเงื่อนไขว่าผู้โดยสารและบริษัทจัดส่งสินค้าต้องได้รับแจ้งว่าผู้ใดเป็นผู้ให้บริการการขนส่งดังกล่าว

## ข้อ 14

## การเปลี่ยนแปลงอากาศยาน

ในช่วงใดๆ หรือช่วงต่างๆ ของเส้นทางบิน สายการบินที่กำหนดใดๆ อาจดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยไม่ข้อจำกัดใดๆ เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงอากาศยาน หรือจำนวนอากาศยานที่ดำเนินการ ณ จุดใดๆ ในเส้นทางบิน โดยมีเงื่อนไขว่าในทิศทางขาออก การขนส่งพันจุดดังกล่าวต้องเป็นการขนส่งที่ต่อเนื่องจากอาณาเขตของภาคีที่กำหนดสายการบิน และในทิศทางขาเข้า การขนส่งไปยังอาณาเขตของภาคีที่กำหนดสายการบินเป็นการขนส่งที่ต่อเนื่องพันจากจุดดังกล่าว

## ข้อ 15

## การอนุมัติกำหนดการบิน

1. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีแต่ละฝ่ายอาจร้องขอให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายยื่นเสนอกำหนดการบินที่มีข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของบริการ และความถี่ แบบอากาศยานที่จะใช้ และเวลาทำการบิน ณ แต่ละจุด เพื่อการพิจารณาและอนุมัติ ภายใน 30 วัน ก่อนเริ่มบริการที่ตกลง ทั้งยังจะต้องจัดให้มีข้อมูลเช่นเดียวกันล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน ในแต่ละฤดูการบินของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในการดำเนินการที่ตกลง
3. สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายยังต้องจัดให้มีข้อเสนotechnical อันอาจต้องการเพื่อให้เป็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งว่าได้ดำเนินการโดยถูกต้องตามข้อกำหนดแห่งความตกลงนี้แล้ว



## ข้อ 16

## การจัดการรายการสถิติ

1. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีแต่ละฝ่ายจะจัดหา หรือให้สายการบินที่กำหนดของคนจัดทำรายการสถิติเกี่ยวกับกับการรับขนการจราจรในระหว่างแต่ละเดือนในบริการที่ตกลงไปยังและมาจากอาณาเขตของภาคีอีกฝ่าย ซึ่งแสดงจุดต่างๆ ที่รับขนขึ้นและขนลงของจราจรดังกล่าว ให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง รายการสถิติเช่นว่านั้นจะต้องจัดให้มีโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้หลังจากสิ้นสุดแต่ละเดือน แต่ต้องไม่ล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากเดือนที่ผ่านมา
4. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีแต่ละฝ่ายจะจัดหา หรือให้สายการบินที่กำหนดของคนจัดทำรายการสถิติเกี่ยวกับกับการรับขนการจราจรจากต้นทางและปลายทาง ไปยังและมาจากอาณาเขตของภาคีอีกฝ่าย เมื่อมีการร้องขอ

## ข้อ 17

## พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งในการดำเนินบริการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายจะต้องกำหนดโดยสายการบินที่กำหนดโดยตั้งอยู่บนข้อพิจารณาต่างๆ ทางการค้าในตลาดในระดับที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินบริการและกำไรที่สมเหตุสมผล
2. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดภายใต้วรรค (1) สายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายหนึ่งจะต้องไม่ถูกกำหนดให้ต้องยื่นขอใช้ต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่าย
3. โดยไม่คำนึงถึงที่ได้กล่าวมาแล้ว ภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการแทรกแซง เพื่อที่จะ
  - (ก) ยับยั้งพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ซึ่งจะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ส่งเสริมการแข่งขัน โดยมี หรือ เป็นไปได้ที่จะมี หรือ เจตนาที่จะให้มีผลทำลายคู่แข่ง หรือ กีดกันคู่แข่งให้ออกจากเส้นทางบิน
  - (ข) ป้องกันผู้บริโภคจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สูงเกินควร หรือมีข้อจำกัด เนื่องจากการใช้อำนาจครอบงำในทางมิชอบ และ
  - (ค) ป้องกันสายการบินจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ต่ำเกินจริง



LI RT

4. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามที่ไว้กล่าวไว้ในวรรค (3) ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายอาจจำเป็นต้องจัดข้อเสนอสถานที่เกี่ยวกับการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งให้กับเจ้าหน้าที่การเดินทางของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง

5. หากภาคีฝ่ายหนึ่งเชื่อว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินของภาคีอีกฝ่ายไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาที่กำหนดไว้ในวรรค (3) ของข้อนี้ ภาคีฝ่ายนั้นจะแจ้งให้ภาคีอีกฝ่ายทราบถึงเหตุผลของความไม่พึงพอใจของตนอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และร้องขอให้มีการหารือที่ จะต้องมิขึ้นไม่ช้ากว่า 30 วัน หลังจากที่ได้รับการร้องขอ หากภาคีทั้งสองสามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ซึ่งได้แจ้งถึงความไม่พึงพอใจ ภาคีแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ให้ข้อตกลงมีผล ในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลง ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่มีอยู่เดิมมีผลใช้ต่อไป

#### ข้อ 18

#### ความตกลงพหุภาคี

1. การทำให้เกิดผลของความตกลงฉบับนี้ ภาคีทั้งสองฝ่ายจะปฏิบัติโดยสอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาทั่วทวีปพหุภาคีดังกล่าวมีผลต่อการเดินทางอากาศระหว่างประเทศ
2. หากหลังจากความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับ ภาคีทั้งสองฝ่ายได้เข้าเป็นภาคีของความตกลงพหุภาคีที่ได้กล่าวถึงประเด็นต่างๆ ครอบคลุมโดยความตกลงฉบับนี้ ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการหารือเพื่อตัดสินใจว่าจะความตกลงฉบับนี้ควรจะปรับปรุงโดยคำนึงถึงความตกลงพหุภาคีหรือไม่

#### ข้อ 19

#### การปรึกษาหารือ

1. ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรให้มีการปรึกษาหารือในเรื่องการตีความ การใช้ การทำให้เกิดผล หรือการแก้ไขความตกลงฉบับนี้ หรือการทำตามความตกลงฉบับนี้
2. การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นให้เริ่มต้นภายในระยะเวลา 60 วัน นับแต่วันที่ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอ เว้นแต่ภาคีทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเป็นอย่างอื่น



LI RT

ข้อ 20  
การแก้ไขความตกลง

1. ความตกลงฉบับนี้อาจมีการแก้ไขโดยการตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรของภาคีทั้งสอง
2. การแก้ไขใดๆ ที่ได้ตกลงกันจะมีผลใช้บังคับหลังจากภาคีทั้งสองได้แจ้งแต่ละฝ่ายเป็นหนังสือว่าข้อกำหนดต่างๆ ให้การแก้ไขมีผลใช้บังคับของตนได้ดำเนินแล้วเสร็จ
3. โดยไม่คำนึงถึงวรรค (2) ภาคีทั้งสองอาจตกลงให้การแก้ไขในภาคผนวกของความตกลงนี้มีผลใช้ได้ในทันที

ข้อ 21  
การระงับข้อพิพาท

1. ข้อพิพาทใดๆ ที่เกิดขึ้นภายใต้ความตกลงนี้ ซึ่งไม่อาจยุติด้วยการปรึกษาหารืออย่างเป็นทางการ อาจเสนอโดยผลของการตกลงกันของคู่ภาคี ให้บุคคลหรือองค์คณะใดวินิจฉัย หากคู่ภาคีไม่อาจตกลงตามนี้กันเช่นนั้นได้ ข้อพิพาทจะถูกเสนอต่อคณะอนุญาโตตุลาการ เมื่อภาคีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะต้องร้องขอ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่ระบุข้างล่าง
2. ให้คณะอนุญาโตตุลาการเป็นคณะของอนุญาโตตุลาการสามคนที่จัดตั้ง ดังต่อไปนี้
  - (ก) ภายใน 30 วันหลังจากที่ได้รับคำร้องขอตั้งอนุญาโตตุลาการ ภาคีแต่ละฝ่ายจะต้องเสนอชื่ออนุญาโตตุลาการหนึ่งคน ภายใน 60 วันหลังจากที่ชื่ออนุญาโตตุลาการสองคนได้รับการเสนอ อนุญาโตตุลาการทั้งสองคน โดยการตกลงกัน จะแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สาม ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นประธานของคณะอนุญาโตตุลาการ
  - (ข) ถ้าภาคีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการหรือถ้าไม่มีการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามตามอนุวรรค (ก) ของวรรคนี้ ภาคีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอต่อประธานคณะกรรมการองค์การการbinพลเรือนให้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนหนึ่งหรือหลายตามที่จำเป็นภายใน 30 วัน ถ้าประธานคณะกรรมการมีสัญชาติของภาคีฝ่ายหนึ่ง รองประธานที่อาวุโสที่สุดผู้ซึ่งไม่ขาดคุณสมบัติด้วยเหตุผลนั้นจะได้รับการแต่งตั้ง ในกรณีที่ทั้งประธานหรือรองประธานที่อาวุโสที่สุดแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามภายใต้วรรคนี้ อนุญาโตตุลาการคนที่สามจะต้องไม่มีสัญชาติของภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง



3. เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น ให้คณะอนุญาโตตุลาการกำหนดเขตอำนาจในการพิจารณาตามความตกลงนี้ และกำหนดวิธีการพิจารณาของตน คณะอนุญาโตตุลาการเมื่อได้จัดตั้งแล้ว อาจแนะนำมาตรการบรรเทาชั่วคราวระหว่างรอการตัดสินขั้นสุดท้าย โดยคณะอนุญาโตตุลาการให้แนวทางเอง หรือการร้องขอจากภาคีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด ให้จัดการประชุมเพื่อกำหนดประเด็นที่ชัดเจน ให้ชี้ขาดและขั้นตอนเฉพาะให้ปฏิบัติตามไม่ช้ากว่า 15 วันหลังจากที่คณะอนุญาโตตุลาการมีองค์ประกอบครบแล้ว
4. เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น หรือได้รับแนวทางจากคณะอนุญาโตตุลาการ ภาคีแต่ละฝ่ายจะต้องยื่นบันทึกภายใน 45 วันนับจากที่คณะอนุญาโตตุลาการได้จัดตั้งแล้ว ให้มีการส่งคำตอบภายใน 60 วันหลังจากนั้น ให้คณะอนุญาโตตุลาการจัดให้มีการรับฟังคู่กรณีตามคำร้องขอของภาคีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด หรือด้วยการริเริ่มของตน ภายใน 15 วันหลังจากส่งคำตอบนั้นแล้ว
5. คณะอนุญาโตตุลาการจะพยายามแจ้งคำตัดสินเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 30 วันหลังจากที่การพิจารณาข้อพิพาทเสร็จสิ้นลง หรือถ้ามิได้จัดให้มีการพิจารณาข้อพิพาท ก็ให้แจ้งในสามสิบวันหลังจากที่ได้ยื่นคำตอบทั้งสองฝ่าย คำตัดสินเป็นไปตามเสียงส่วนใหญ่ของคณะอนุญาโตตุลาการ
6. คู่ภาคีอาจจะยื่นคำร้องขอให้มีการชี้แจงคำตัดสินภายใน 15 วันหลังจากที่ได้ออกคำตัดสินแล้ว และจะให้คำชี้แจงใดๆ ภายใน 15 วัน นับจากการร้องขอดังกล่าว
7. ภาคีแต่ละฝ่ายจะปฏิบัติตามคำตัดสินหรือคำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการโดยเคร่งครัด ทั้งนี้ตามที่สอดคล้องกับกฎหมายภายในของภาคนั้น
8. คู่ภาคีจะร่วมกันรับภาระค่าใช้จ่ายของคณะอนุญาโตตุลาการ รวมทั้งค่าบริการและค่าใช้จ่ายของอนุญาโตตุลาการ ในอัตราส่วนเท่ากัน ค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกิดขึ้นของประธานคณะกรรมการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนในวรรค 2. ข. แห่งข้อนี้ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายของคณะอนุญาโตตุลาการ

## ข้อ 22

## การเลิกความตกลง

ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งเมื่อใดก็ได้ว่าได้ตัดสินใจที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้ คำบอกกล่าวเช่นว่านั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบิณฑผลระหว่างประเทศ ความตกลงฉบับนี้จะเป็นอันสิ้นสุดในเวลาเที่ยงคืน ณ สถานที่ที่ได้รับคำบอกกล่าวในทันทีหลังครบรอบหนึ่งปีที่ได้รับคำบอกกล่าวจากภาคีอีกฝ่าย เว้นแต่จะได้มีการตกลงร่วมกัน ให้ก่อนคำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้นกำหนดเวลานั้น ในกรณีที่ไม่มี การตอบรับจากภาคีอีกฝ่าย ให้ถือว่าคำบอกกล่าวเลิกความตกลงเป็นได้รับเมื่อเวลาสว่างสืบหลังจากวันที่องค์การการบิณฑผลระหว่างประเทศได้รับการแจ้ง

## ข้อ 23

## การจดทะเบียนกับองค์การการบิณฑผลระหว่างประเทศ

ความตกลงฉบับนี้และการแก้ไขทั้งปวง เมื่อได้มีการลงนามแล้วจะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบิณฑผลระหว่างประเทศ

## ข้อ 24

## การบังคับใช้ความตกลง

1. ความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ภาคีได้แจ้งแก่กันและกันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือการทูตระหว่างภาคีทั้งสองยืนยันว่าภาคีแต่ละฝ่ายได้เสร็จสิ้นกระบวนการภายในที่จำเป็นเพื่อให้มีผลใช้บังคับความตกลงและภาคผนวกความตกลงแล้ว
2. โดยไม่คำนึงวรรค (1) ภาคีทั้งสองอาจตกลงให้ความตกลงมีผลใช้เป็นการชั่วคราวนับจากวันที่มีการตกลงและลงนามย่อ



LI RT

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจบริบูรณ์ผู้ลงนามท้ายนี้ เป็นผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยรัฐบาลของ  
 คนได้ลงนามความตกลงฉบับนี้

ทำที่.....เมื่อวันที่ .....(เดือน และปี ) เป็นคู่ฉบับ ในภาษาอังกฤษ ซึ่งเป็น  
 ต้นฉบับ การแปลความตกลงเป็นภาษาฮินดู และภาษา.....จะได้มีการจัดเตรียมและพิจารณาให้มี  
 ความถูกต้องแท้จริงเท่าเทียมกันเมื่อได้ตกลงโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตเพื่อยืนยันความ  
 สอดคล้องต้องกันกับฉบับภาษาอังกฤษ ในกรณีที่มีความแตกต่างในการตีความ ให้ใช้ฉบับ  
 ภาษาอังกฤษเป็นหลัก

แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย

แทนรัฐบาลแห่ง.....



ภาคผนวก  
ใบพิกัดเส้นทางบิน

ส่วนที่ 1

เส้นทางบินสำหรับสายการบินที่กำหนดของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินเดีย

จุดเริ่มต้น	จุดระหว่างทาง	จุดใน .....	จุดพัน
จุดต่าง ๆ ในอินเดีย			

ส่วนที่ 2

เส้นทางบินสำหรับสายการบินที่กำหนดของรัฐบาลแห่ง

จุดเริ่มต้น	จุดระหว่างทาง	จุดใน .....	จุดพัน
จุดต่าง ๆ ใน.....			

ส่วนที่ 3

1. จุดต่าง ๆ ที่กล่าวถึงในส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 ไม่จำเป็นต้องถูกใช้ตามลำดับชื่อ

2. จุดระหว่างทางและจุดพันต่าง ๆ ตามเส้นทางที่ระบุ สายการบินอาจเลือกที่จะเว้นไม่แวะลงในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบินก็ได้

3. จุดระหว่างทางหรือจุดพันต่าง ๆ ที่มีได้ระบุในส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 อาจให้บริการได้โดยไม่มีสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ระหว่างจุดต่าง ๆ และจุดใด ๆ ดังกล่าวในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่าย

4. สายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายจะไม่สามารถให้บริการสองจุดหรือมากกว่าในอาณาเขตของภาคีฝ่ายหนึ่งในเที่ยวบินเดียวกันได้



LI RT

**ข้อ 8**  
**พิกัดอัตราค่าขนส่ง**

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งในการดำเนินการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายจะต้องกำหนดโดยสายการบินที่กำหนดโดยตั้งอยู่บนข้อพิจารณาต่างๆ ทางการค้าในตลาดในระดับที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและกำไรที่สมเหตุสมผล
2. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดภายใต้วรรค (1) สายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายหนึ่งจะต้องไม่ถูกกำหนดให้ต้องยื่นขอใช้ต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่าย
3. โดยไม่คำนึงถึงที่ได้กล่าวมาแล้ว ภาคีแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิในการแทรกแซง เพื่อที่จะ
  - (ก) ยับยั้งพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ซึ่งจะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ส่งเสริมการแข่งขัน โดยมี หรือ เป็นไปได้ที่จะมี หรือ เจตนาที่จะให้มีผลทำลายคู่แข่ง หรือ กีดกันคู่แข่งให้ออกจากเส้นทางบิน
  - (ข) ป้องกันผู้บริโภคจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สูงเกินควร หรือมีข้อจำกัด เนื่องจากการใช้อำนาจครอบงำในทางมิชอบ และ
  - (ค) ป้องกันสายการบินจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ต่ำเกินจริง
4. เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามที่ไว้กล่าวไว้ในวรรค (3) ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายอาจจำเป็นต้องจัดข้อสนเทศเกี่ยวกับการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งให้กับเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง
5. หากภาคีฝ่ายหนึ่งเชื่อว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินของภาคีอีกฝ่ายไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาที่กำหนดไว้ในวรรค (3) ของข้อนี้ ภาคีฝ่ายนั้นจะแจ้งให้ภาคีอีกฝ่ายทราบถึงเหตุผลของความไม่พึงพอใจของตนอย่างรวดเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และร้องขอให้มีการหารือที่ จะต้องมีขึ้นไม่ช้ากว่า 30 วัน หลังจากที่ได้รับการร้องขอ หากภาคีทั้งสองสามารถบรรลุข้อตกลงเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ซึ่งได้แจ้งถึงความไม่พึงพอใจ ภาคีแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ให้ข้อตกลงมีผล ในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลง ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่มีอยู่เดิมมีผลใช้ต่อไป



## ข้อ 7 ทวิ

## ความปลอดภัย

1. ภาควิทยาศาสตร์ใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยที่คงไว้โดยสายการบินที่กำหนดของภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายหนึ่ง ในเรื่องเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของสายการบินที่กำหนด การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะต้องมีขึ้นภายใน 30 วันของการร้องขอ หรือระยะเวลาใดๆ ที่ยาวกว่านั้น ตามแต่ที่ภาควิทยาศาสตร์ทั้งสองจะตกลงกัน
5. ภายหลังจากการหารือดังกล่าว ภาควิทยาศาสตร์หนึ่งพบว่าสายการบินที่กำหนดของภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายมิได้คงไว้หรือดำเนินการให้ได้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องที่ได้อ้างถึงในวรรค 1 ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศในขณะนั้น ภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายหนึ่งจะได้รับแจ้งการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายจะต้องจัดการแก้ไขให้เหมาะสม
3. ภาควิทยาศาสตร์แต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือจำกัดการอนุญาตทำการบินของสายการบินที่กำหนดของภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายหนึ่ง ในกรณีที่ภาควิทยาศาสตร์ฝ่ายนั้นมีได้จัดการแก้ไขให้เหมาะสมภายใน 30 วัน
4. เป็นที่ตกลงกันว่า อากาศยานใดๆ ที่ดำเนินการโดยสายการบินสายหนึ่งของภาควิทยาศาสตร์หนึ่งที่ทำการบินมายัง หรือไปจาก อาณาเขตของภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายหนึ่ง ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตของภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายหนึ่งอาจ ได้รับการตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากภาควิทยาศาสตร์อีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งในอากาศยานและรอบอากาศยานเพื่อตรวจสอบความมีผลใช้ได้ของเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับอากาศยานและลูกเรือ และสภาพที่ปรากฏของอากาศยานและอุปกรณ์ของอากาศยาน (ในข้อนี้เรียกว่า "การตรวจสอบในลานจอด") ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าที่ไม่มีเหตุผล
5. หากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือกระบวนการตรวจสอบในลานจอดใดก่อให้เกิด :
  - ข้อกังวลอย่างร้ายแรงว่าอากาศยานหรือการดำเนินการของอากาศยานนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำที่อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในขณะนั้น หรือ
  - ข้อกังวลอย่างร้ายแรงว่ามีการขาดการบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพ และขาดการกำกับดูแลตามมาตรฐานความปลอดภัยตามที่อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในขณะนั้น



เพื่อวัตถุประสงค์ของข้อ 33 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคีฝ่ายที่ทำการตรวจสอบจะมีอิสระที่จะสรุปว่าข้อกำหนดต่าง ๆ ในใบรับรองหรือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยานนั้น หรือลูกเรือของอากาศยานนั้นได้ถูกออกให้หรือเทียบเท่าให้มีผลใช้บังคับอยู่ หรือข้อกำหนดต่าง ๆ ที่อากาศยานนั้นใช้ทำการบินมิได้เท่าเทียมหรือสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

6. ในกรณีที่การเข้าไปเพื่อทำการตรวจสอบในลานจอดกับอากาศยานที่ใช้ดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 4 ของข้อนี้ ได้รับการปฏิเสธจากตัวแทนของสายการบินนั้น ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะมีอิสระที่จะวินิจฉัยถึงรูปแบบของข้อกังวลอย่างร้ายแรงตามที่อ้างถึงไว้ในวรรค 5 ของข้อนี้เกิดขึ้น และนำไปสู่ผลสรุปตามที่กำหนดไว้ในวรรคนี้

7. ภาคีแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตทำการบินของสายการบินของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งในทันทีในกรณีที่ภาคีฝ่ายแรกสรุปว่าการดำเนินการโดยแรงจูงใจมีความจำเป็น ไม่ว่าจะเป็นผลมาจากการตรวจสอบในลานจอด การปรึกษาหารือหรืออื่นใด เพื่อความปลอดภัยในการทำการบินของสายการบิน

8. การดำเนินการใดๆ ของภาคีฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค 3 หรือวรรค 7 ของข้อนี้ จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป

## ข้อ 8 ทวิ

## ข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่ายอาจเข้าร่วมในข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด เช่น การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน การซื้อที่นั่งโดยระบุจำนวน หรือข้อตกลงร่วมมือทางธุรกิจอื่น ๆ กับ
  - (ก) สายการบินที่กำหนดของภาคีเดียวกัน หรือ
  - (ข) สายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่าย หรือ
  - (ค) สายการบินที่กำหนดของประเทศที่สาม
2. สายการบินผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงร่วมมือทางการตลาดจะต้องมีสิทธิที่จำเป็น รวมถึงสิทธิในเส้นทางบิน และสิทธิความจุ และเป็นไปตามข้อกำหนดที่โดยปกติใช้กับข้อตกลงดังกล่าว
3. สายการบินทางการตลาดทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงร่วมมือทางการตลาดจะต้องมีสิทธิที่จำเป็นในเส้นทางบิน และเป็นไปตามข้อกำหนดที่โดยปกติใช้กับข้อตกลงดังกล่าว
4. ความจุทั้งหมดที่ดำเนินการเดินอากาศภายใต้ข้อตกลงเช่นว่านั้น จะหักนับสิทธิจากสิทธิความจุของภาคีที่กำหนดสายการบินผู้ดำเนินการ ความจุที่เสนอโดยสายการบินทางการตลาดในบริการดังกล่าวจะไม่ถูกหักนับสิทธิความจุของภาคีที่กำหนดสายการบิน
5. สายการบินที่กำหนดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะได้รับอนุญาตให้ส่งต่อการจราจร (เช่น คาวกระจาย) ระหว่างอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการภายใต้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันโดยไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับจำนวน ขนาด และแบบของอากาศยาน
6. ยิ่งไปกว่านั้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของแต่ละฝ่ายอาจกำหนดให้สายการบินทางการตลาดต้องยื่นกำหนดการบินเพื่ออนุมัติ และยังคงจัดให้มีเอกสารอื่นใดก่อนเริ่มให้บริการเดินอากาศภายใต้ข้อตกลงร่วมมือทางการตลาด
7. ในการขายบริการตามข้อตกลงดังกล่าว สายการบินที่เกี่ยวข้อง หรือตัวแทนจะต้องทำความเข้าใจอย่างชัดเจนให้ผู้ซื้อทราบว่าสายการบินใดเป็นสายการบินผู้ดำเนินการในแต่ละช่วงเส้นทางของบริการและสายการบินใดที่ซึ่งผู้ซื้อได้มีนิติสัมพันธ์ด้วย



8. ก่อนการจัดให้มีบริการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ผู้มีส่วนในการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันจะต้องตกลงว่า ฝ่ายใดจะเป็นผู้รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัย ความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก หนี้สิน และเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวกับผู้บริโภคร่วมกัน ข้อตกลงเช่นว่านั้น จะต้องยื่นเสนอต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีทั้งสองฝ่ายก่อนการเริ่มใช้ข้อตกลงการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

**สรุปสาระสำคัญ**  
**บันทึกความเข้าใจฉบับระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย**  
**และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์**  
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

คณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนฟิลิปปินส์ ได้ตกลงให้มีการเจรจาการบินระหว่างกัน เมื่อวันที่ ๒๔ - ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๑ ที่กรุงเทพฯ เมื่อการเจรจาสิ้นสุดลง คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้จัดทำบันทึกความเข้าใจลับ (Confidential Memorandum of Understanding) โดยลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๕๑ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

**๑. การปรับปรุงข้อ ๕ ของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับปัจจุบัน**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ปรับปรุงข้อ ๕ ของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ เป็นดังนี้

**“ข้อ ๕**

ก. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง เกี่ยวกับการขอมให้อากาศยานที่ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ เข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของตน หรือเกี่ยวกับการดำเนินการบริการและการเดินอากาศของอากาศยานเช่นว่านั้นขณะอยู่ภายในอาณาเขตของตน ให้ใช้บังคับแก่อากาศยานที่ใช้โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและอากาศยานนั้น จะต้องปฏิบัติตาม เมื่อเข้ามาในหรือออกไปจากหรือขณะอยู่ภายในอาณาเขตของภาคีฝ่ายแรก

ข. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง เกี่ยวกับการขอมให้คนโดยสาร ลูกเรือ หรือสินค้าของอากาศยาน เข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของตน เช่น ข้อบังคับว่าด้วยการเข้า การตรวจปล่อย การเข้าเมือง หนังสือเดินทาง การศุลกากร และด่านกักตรวจโรค เป็นกฎหมายและข้อบังคับที่คนโดยสาร ลูกเรือหรือสินค้าของอากาศยานที่ใช้โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น จะต้องปฏิบัติตามหรือมีผู้ดำเนินการแทนเพื่อให้ปฏิบัติตามเมื่อเข้ามาในหรือออกไปจากหรือขณะอยู่ภายในอาณาเขตของภาคีฝ่ายแรก

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายยังได้ตกลงที่จะแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดหนึ่งหรือหลายสายการบิน สำหรับเส้นทางบินที่เกี่ยวข้อง”



## ๒. เส้นทางบินในภาคผนวกแนบท้ายความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับปัจจุบัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ปรับปรุงเส้นทางบินในภาคผนวกแนบท้ายความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ เป็นดังนี้

๒.๑ เส้นทางบินที่ ๑ ตามเส้นทางบินของฝ่ายไทยได้เปลี่ยนแปลงจุดในฟิลิปปินส์จากเดิมกำหนดไว้เป็น มะนิลาและเซมบวงกา แก้ไขเป็น มะนิลาและดาเวา สำหรับจุดระหว่างทางและจุดพื้นยังคงไว้เช่นเดิม เนื่องจากปัจจุบันทั้งสองฝ่ายยังใช้สิทธิการรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ไม่เต็มที่

๒.๒ เส้นทางบินที่ ๒ และ ๔ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้คงไว้เช่นเดิม

๒.๓ เส้นทางบินที่ ๓ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงเป็นดังนี้

เส้นทางบินของฟิลิปปินส์ จุดต่าง ๆ ในฟิลิปปินส์ ยกเว้น มะนิลาและคลาร์ก — จุดต่าง ๆ ในไทย

เส้นทางบินของไทย จุดต่าง ๆ ในไทย — จุดต่าง ๆ ในฟิลิปปินส์ ยกเว้น มะนิลาและคลาร์ก

๒.๔ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเพิ่มเติมเส้นทางบินอีก 1 เส้นทางเป็นเส้นทางบินที่ ๕ สำหรับเที่ยวบินรับขนผู้โดยสารผสมสินค้าและเที่ยวบินรับขนเฉพาะสินค้า โดยระบุจุดในฟิลิปปินส์คือ เมืองคลาร์ก

เส้นทางบินของฟิลิปปินส์ คลาร์ก — จุดต่าง ๆ ในไทย

เส้นทางบินของไทย จุดต่าง ๆ ในไทย — คลาร์ก

## ๓. ความจุและความถี่

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ปรับปรุง “๓. ความจุและความถี่” เป็นดังนี้

“ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิในความจุที่นั่งและความจุระวางบรรทุกสินค้าต่อสัปดาห์ในแต่ละทิศทาง โดยใช้อากาศยานแบบใด ๆ ในเส้นทางบินต่อไปนี้

เส้นทางบินที่ ๑ ๓,๒๕๐ ที่นั่ง

เส้นทางบินที่ ๒ ๒,๑๕๐ ที่นั่ง

เส้นทางบินที่ ๓ ๒,๑๑๐ ที่นั่ง

เส้นทางบินที่ ๔ ๓๐๐ ตัน ปกติ

เส้นทางบินที่ ๕ (ก) ๘,๗๐๐ ที่นั่ง

๕ (ข) ๗๐๐ ตัน ปกติ”

## ๔. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนไทยได้เสนอให้รวมข้อบทการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันไว้ในความตกลงฯ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้หารือเรื่องนี้ในการเจรจาครั้งต่อไป



LIART

### ๕. เรื่องอื่น ๆ

ปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินได้มีการพัฒนาไปมาก ดังนั้นความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ใช้อยู่ จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยและเป็นปัจจุบัน คณะผู้แทนไทยจึงได้เสนอร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่ให้แก่คณะผู้แทนฟิลิปปินส์ไว้เพื่อพิจารณา โดยคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะนำมารื้อหรือในการเจรจาครั้งต่อไป

### ๖. การมีผลบังคับใช้

ข้อบทันทีที่ความเข้าใจฉบับนี้สามารถนำมาใช้ในทางปฏิบัติได้ นับจากรวันที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของไทยแจ้งแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของฟิลิปปินส์ว่า กระบวนการทางกฎหมายที่จำเป็นได้ดำเนินการเสร็จแล้ว

## สรุปสาระสำคัญ

### รายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย – ประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คณะผู้แทนรัฐบาลร่วมแห่งราชอาณาจักรเดนมาร์ก นอร์เวย์ และสวีเดน (กลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย) และคณะผู้แทนรัฐบาลไทย แห่งราชอาณาจักรไทย ได้ตกลงให้มีการเจรจาการบินระหว่างกัน เพื่อหารือแก้ไขปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างไทยกับประเทศทั้งสาม ให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และสอดคล้องกับข้อบังคับของประชาคมยุโรป เมื่อการเจรจาสิ้นสุดลงคณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนกลุ่มประเทศ สแกนดิเนเวียได้จัดทำบันทึกการหารือ (Agreed Minutes) โดยลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๑ มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

๑. คณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียได้บรรลุข้อตกลงร่วมกันในการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่ โดยการลงนามความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศจะต้องดำเนินการแยกเป็นระดับทวิภาคีระหว่างประเทศต่าง ๆ แต่เนื่องจากเนื้อหาสาระทั้งหมดของความตกลงฯ เหมือนกันทั้งสามฉบับ เว้นแต่ชื่อประเทศคู่ภาคีผู้ทำความตกลง ดังนั้น เพื่อความสะดวกในการจัดทำร่างและลงนามย่อในร่างความตกลงฯ จึงตกลงจัดทำร่างความตกลงฯ รวมเป็นฉบับเดียวกัน โดยใส่วงเล็บในส่วนที่ระบุถึงประเทศของทั้งสามประเทศเป็น '[เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน]' ซึ่งคณะผู้แทนได้ลงนามย่อในร่างความตกลงฯ ปรากฏดังเอกสารแนบ ๑ และจะแทนที่ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศของ ปี ๒๔๙๒ ที่มีอยู่ทั้งสามฉบับตามลำดับ รวมทั้งที่ได้รับการแก้ไข

๒. คณะผู้แทนไทยและคณะผู้แทนกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียได้บรรลุข้อตกลงและลงนามยอบันทึกความเข้าใจระหว่างภาคีทั้งสองที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่ในด้านความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวียเกี่ยวกับเครือข่ายสายการบินสแกนดิเนเวีย และว่าด้วยการแต่งตั้งสายการบิน ซึ่งครอบคลุมถึงการปฏิบัติการบินของเครือข่ายสายการบินสแกนดิเนเวีย รวมทั้งการแจ้งแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลง ปรากฏดังเอกสารแนบ ๒

๓. คณะผู้แทนกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียเสนอให้เพิ่มข้อบทมาตรฐานของประชาคมยุโรปว่าด้วยการจัดเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงไว้ในข้อบทว่าด้วยภาษีศุลกากร คณะผู้แทนกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียเสนอให้ครอบคลุมสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๗ สำหรับการบริการรับขนเฉพาะสินค้าอีกด้วยอย่างไรก็ตาม คณะผู้แทนไทยยังไม่สามารถยอมรับข้อเสนอนี้ในที่ประชุมคราวนี้ได้

๔. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายยังได้ตกลงให้ดำเนินการตามกระบวนการภายในประเทศที่จำเป็นเพื่อให้มีการลงนามในร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและบันทึกความเข้าใจโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

**ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ**

**ระหว่าง**

**รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย**

**และ**

**รัฐบาลแห่งราชอาณาจักร [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน]**



รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งราชอาณาจักร [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน] ต่อไปนี้เรียกว่า "ภาคีผู้ทำความตกลง"

ต่างเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944

ปรารถนาที่จะสนับสนุนความก้าวหน้าของการบินพลเรือนในภูมิภาคและระหว่างประเทศ

ปรารถนาที่จะจัดทำความตกลงเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนาบริการเดินอากาศระหว่างและพันไปจากอาณาเขตของแต่ละฝ่าย

ปรารถนาที่จะทำให้เกิดความมั่นใจถึงความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศในระดับสูงที่สุด และยืนยันอีกครั้งถึงความหวังอย่างยิ่งของตนเกี่ยวกับการกระทำหรือการคุกคามการรักษาความปลอดภัยของอากาศยาน ซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคลหรือทรัพย์สิน เป็นผลร้ายต่อการดำเนินบริการเดินอากาศ และทำลายความเชื่อมั่นที่สาธารณชนมีต่อความปลอดภัยในการบินพลเรือน

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

**ข้อ 1**  
**คำจำกัดความ**

1. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะได้ให้ความหมายเป็นอย่างอื่น

(ก) "อนุสัญญาชิคาโก" ให้หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 และภาคผนวกใด ๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญานั้น และข้อแก้ไขใด ๆ ของภาคผนวก หรือของอนุสัญญาตามข้อ 90 และ 94 ตราบเท่าที่ข้อแก้ไขหรือภาคผนวกต่าง ๆ เช่นว่านั้นมีผลบังคับใช้กับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

(ข) "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีของประเทศไทย ให้หมายถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และในกรณีของ (เดนมาร์ก ให้หมายถึงกระทรวงการขนส่ง/นอร์เวย์ ให้หมายถึงกระทรวงการขนส่งและสื่อสาร/สวีเดน ให้หมายถึงการบินพลเรือน) หรือในกรณีใดกรณีหนึ่ง ให้หมายถึงบุคคลใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ โดยเฉพาะตามที่เกี่ยวข้องกับความตกลงฉบับนี้

(ค) "สายการบินที่กำหนด" ให้หมายถึง สายการบินซึ่งได้รับการกำหนดและมอบอำนาจให้ตามข้อ 3 แห่งความตกลงฉบับนี้

(ง) "อาณาเขต" "บริการเดินอากาศ" "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" "สายการบิน" และ "การแวะลงโดยมิใช่ความมุ่งประสงค์ทางการค้า" ให้มีความหมายตามที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 2 และ 96 แห่งอนุสัญญา

(จ) "ความตกลง" ให้หมายถึง ความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวกแห่งความตกลง และข้อแก้ไขใด ๆ ด้วย

(ฉ) "ภาคผนวก" ให้หมายถึง ภาคผนวกใด ๆ แห่งความตกลงฉบับนี้ หรือการแก้ไขตามบทบัญญัติของข้อ 20 วรรค 2 แห่งความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวกจัดเป็นส่วนที่สำคัญของความตกลงฉบับนี้และการอ้างอิงทั้งหมดถึงความตกลง รวมทั้งภาคผนวก นอกจากระบุไว้เป็นอย่างอื่น



- (ข) "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้หมายถึง ราคาที่จะต้องจ่ายสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร และสัมภาระ และเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งใช้กับราคาเหล่านั้น รวมถึงราคาและเงื่อนไขสำหรับบริการอื่นที่ดำเนินการโดยผู้ขนส่งที่ต่อเนื่องจากการขนส่งทางอากาศ และรวมทั้งค่าจ้างและเงื่อนไขที่เสนอให้กับตัวแทน แต่ไม่รวมค่าจ้างและเงื่อนไขสำหรับการขนส่งทางไปรษณีย์ภัณฑ์
- (ค) "ค่าภาระ" ให้หมายถึง ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากสายการบิน โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ หรือได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่นั้นให้ดำเนินการ สำหรับการจัดหาทรัพย์สินหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน หรือเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือบริการการรักษาความปลอดภัยการบิน รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่เกี่ยวข้อง สำหรับอากาศยาน ลูกเรือ ผู้โดยสาร และสินค้า
- (ง) "ความจุ" ให้หมายถึง จำนวนของบริการที่จัดไว้ภายใต้ความตกลงนี้ ซึ่งโดยปกติจะนับเป็นจำนวนเที่ยวบิน (ความถี่) หรือที่นั่ง หรือตันของสินค้า ที่เสนอในตลาด (ระหว่างคู่มือเมือง หรือ ประเทศต่อประเทศ) หรือในเส้นทางตามช่วงเวลาที่เหมาะสม เช่น ทุกวัน ทุกสัปดาห์ ตามฤดูกาล หรือทุกปี
- (ฉ) "ไอ ซี เอ โอ" ให้หมายถึง องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- (ช) "การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ" ให้หมายถึง การขนส่งซึ่งผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ทางอากาศ ซึ่งรับขนในอาณาเขตของรัฐหนึ่งไปยังปลายทางอีกรัฐหนึ่ง
- (ฌ) "ภาคีผู้ทำความตกลง" ให้หมายถึง รัฐที่ได้ตกลงอย่างเป็นทางการที่จะผูกพันตามความตกลงฉบับนี้

## ข้อ 2

### สิทธิรับขนการจราจร

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิตามที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้ แก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามเส้นทางที่ระบุในใบพิกัดเส้นทางบิน



LIART

2. ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ สายการบินที่กำหนด (หลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิดังนี้
- (ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่แวะลงอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
  - (ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า
  - (ค) สิทธิในการแวะลง ณ จุด (หลายจุด) ตามเส้นทาง (หลายเส้นทาง) ที่ระบุในใบพิกัดเส้นทางบินแห่งความตกลงฉบับนี้ เพื่อวัตถุประสงค์ในการรับขึ้นและขนลงซึ่งคนโดยสาร สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ที่แยกจากกันหรือรวมกัน สำหรับการจราจรระหว่างประเทศ
3. ไม่มีข้อห้ามใดในวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในอันที่จะรับขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อสินจ้างหรือค่าเช่าในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังจุดอื่นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น
4. นอกจากสายการบินที่ได้รับการกำหนดภายใต้ข้อ 3 แล้ว สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีสิทธิตามที่ระบุไว้ในวรรค 2 (ก) และ (ข) ของข้อนี้

### ข้อ 3

#### การกำหนดสายการบินและการอนุญาต

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินหลายสาย เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุของแต่ละฝ่าย และมีสิทธิเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดสายการบินดังกล่าว การกำหนดสายการบินเช่นว่านั้นให้กระทำเป็นลายลักษณ์อักษร



2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดเช่นว่านั้น และคำขอต่าง ๆ จากสายการบินที่กำหนด ในรูปแบบและวิธีที่ระบุไว้สำหรับการขออนุญาตดำเนินการและใบอนุญาตด้านเทคนิคต่าง ๆ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะให้การอนุญาตที่เหมาะสม และให้มีขั้นตอนความล่าช้าน้อยที่สุด โดยมีเงื่อนไขว่า

ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดย [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน]

- (1) สายการบินนั้นได้ก่อตั้งขึ้นในอาณาเขตของ [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน] ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป หรือภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป และมีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิกเขตเศรษฐกิจยุโรป ตามกฎหมายของประชาคมยุโรป หรือตามกฎหมายภายในที่ใช้บังคับภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป แล้วแต่จะใช้บังคับ และ
- (2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกเขตเศรษฐกิจยุโรปที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น และ
- (3) สายการบินนั้นมีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่อยู่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินนั้นได้รับใบอนุญาตประกอบการ และ
- (4) สายการบินนั้นมีเจ้าของโดยตรงหรือโดยกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ และการควบคุมอันแท้จริง โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป หรือประเทศสมาชิกสมาคมการค้าเสรียุโรป และ/หรือ คนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรไทย

- (1) สายการบินนั้นได้ก่อตั้งขึ้นในอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และได้รับอนุญาตตามกฎหมายของราชอาณาจักรไทย
- (2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของราชอาณาจักรไทยมีและคงไว้ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบิน และ

(3) สายการบินนั้นมีเจ้าของโดยตรงหรือโดยกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ และการควบคุมอันแท้จริงโดยราชอาณาจักรไทย และ/หรือ โดยคนชาติของราชอาณาจักรไทย

ค) สายการบินที่กำหนดมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขที่วางไว้ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้เป็นปกติสำหรับการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่เป็นผู้พิจารณาคำขอนั้น

3. เมื่อสายการบินได้รับการแต่งตั้งและอนุญาต สายการบินนั้นอาจเริ่มดำเนินการที่ตกลง โดยมีเงื่อนไขว่า สายการบินนั้นได้ดำเนินการสอดคล้องกับข้อบทที่มีผลใช้บังคับอยู่ของความตกลงฉบับนี้

4. การอ้างถึงสายการบินของ [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน] ตามความตกลงฉบับนี้ เป็นที่เข้าใจว่าเป็นการกล่าวถึงสายการบินที่ได้รับการกำหนดจาก [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน]

#### ข้อ 4

#### การปฏิเสธ การเพิกถอน และการพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจปฏิเสธ เพิกถอน พักใช้ หรือจำกัดการให้การอนุญาตประกอบการ หรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดย [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน] เมื่อ

(1) สายการบินนั้นไม่ได้ก่อตั้งขึ้นในอาณาเขตของ [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน] ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป หรือภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป หรือไม่มีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิกเขตเศรษฐกิจยุโรป ตามกฎหมายของประชาคมยุโรป หรือตามกฎหมายภายในที่ใช้บังคับภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป แล้วแต่จะใช้บังคับ หรือ



LI RT

- (2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินไม่ได้ดำเนินการหรือคงไว้โดยรัฐสมาชิกเขตเศรษฐกิจยุโรปที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือไม่ได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น หรือ
- (3) สายการบินนั้นไม่มีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่อยู่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกเขตเศรษฐกิจยุโรปที่สายการบินนั้นได้รับใบอนุญาตประกอบการ หรือ
- (4) สายการบินนั้นไม่ได้มีเจ้าของโดยตรงหรือโดยกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ หรือไม่ได้รับการควบคุมอันแท้จริง โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป หรือประเทศสมาชิกสมาคมการค้าเสรียุโรป และ/หรือ คนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น
- (5) สายการบินนั้นได้รับอนุญาตให้ดำเนินการบริการภายใต้ความตกลงทวิภาคีระหว่างไทยกับรัฐสมาชิกเขตเศรษฐกิจยุโรปอื่น และไทยสามารถแสดงให้เห็นว่า การใช้สิทธิรับขบวนการจราจรภายใต้ความตกลงฉบับนี้ตามเส้นทางหนึ่งซึ่งรวมจุดในรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปอื่นนั้นด้วย เป็นการหลีกเลี่ยงข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิรับขบวนการจราจรที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับอื่นนั้น หรือ
- (6) สายการบินนั้นมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศซึ่งออกโดยรัฐสมาชิกเขตเศรษฐกิจยุโรป และไม่มี ความตกลงทวิภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างไทยกับรัฐสมาชิกเขตเศรษฐกิจยุโรปนั้น และรัฐสมาชิกเขตเศรษฐกิจยุโรปนั้นปฏิเสธที่จะให้สิทธิรับขบวนการจราจรแก่สายการบินที่กำหนดของประเทศไทย

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรไทย

- (1) สายการบินนั้นไม่ได้ก่อตั้งขึ้นในอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย หรือไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายของราชอาณาจักรไทย
- (2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของราชอาณาจักรไทยไม่ได้มีและคงไว้ซึ่งการควบคุมอันแท้จริงของสายการบิน และ



LI RT

(3) สายการบินนั้นไม่มีเจ้าของโดยตรงหรือโดยกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ หรือไม่ได้รับการควบคุมอันแท้จริงโดยราชอาณาจักรไทย และ/หรือ โดยคนชาติของราชอาณาจักรไทย

ค) ในกรณีที่สายการบินดำเนินการไม่สอดคล้องกับกฎหมายหรือข้อบังคับซึ่งใช้เป็นปกติและสมเหตุสมผล โดยภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สิทธิเหล่านั้น หรือ

ง) ถ้าสายการบินไม่สามารถดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในความตกลงฉบับนี้ หรือ

จ) ในกรณีที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไม่ดำเนินการอันสมควรในการปรับปรุงความปลอดภัยตามข้อ 17 วรรค 2 หรือ

ฉ) ตามข้อ 17 วรรค 6

2. เว้นแต่จะจำเป็นที่ต้องดำเนินการโดยทันทีในการเพิกถอน พักใช้ หรือตั้งเงื่อนไขบังคับ ตามที่ระบุไว้ในวรรค 1 ของข้อนี้ เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับต่อไป สิทธิดังกล่าวจะดำเนินการได้หลังจากมีการปรึกษาหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น

3. ในการใช้สิทธิของคนภายใต้วรรค 2 และไม่ทำให้เกิดผลเสียต่อสิทธิของคนภายใต้วรรค 1 ก) (5) และ (6) ของข้อนี้ ประเทศไทยจะไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสายการบินของรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป หรือประเทศสมาชิกสมาคมการค้าเสรียุโรป ในเหตุเรื่องสัญชาติ

### ข้อ 5

#### การใช้สนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวก

1. ห้ามมิให้ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดเรียกเก็บค่าภาระจากสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสูงกว่าที่เรียกเก็บจากสายการบินของตนที่ดำเนินบริการระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น



LI RT

2. ค่าธรรมเนียมในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกเครื่องช่วยในการเดินทางที่เรียกเก็บสำหรับการจราจรระหว่างประเทศ ซึ่งดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนด หรือซึ่งได้รับอนุญาตจากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง จะเป็นไปอย่างสมเหตุสมผลสัมพันธ์กับต้นทุนของบริการที่เสนอให้แก่สายการบินที่เกี่ยวข้อง และจัดเก็บตามคำแนะนำที่เกี่ยวข้องซึ่งเสนอโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
3. เมื่อดำเนินการเดินทางที่ตกลง เว็อนไซแบบฟอร์มที่เหมือนกันจะนำไปใช้กับสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายที่ใช้ท่าอากาศยาน รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นทั้งหมด ภายใต้การควบคุมของตน
4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับค่าภาระ ระหว่างหน่วยงานผู้มีอำนาจในการจัดเก็บ กับสายการบินที่ใช้บริการและเครื่องอำนวยความสะดวกซึ่งจัดให้โดยหน่วยงานผู้มีอำนาจในการจัดเก็บเหล่านั้น เมื่อใช้ผ่านองค์กรตัวแทนของสายการบินเหล่านั้น ข้อสังเกตที่มีเหตุผลของข้อเสนอดังกล่าว เพื่อเปลี่ยนแปลงค่าภาระเหล่านั้น จะนำเสนอให้กับผู้จัดตั้งเหล่านั้น เพื่อให้สามารถแสดงความคิดเห็นของตน ก่อนการมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะสนับสนุนต่อไปเพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมเกี่ยวกับค่าภาระเหล่านั้นระหว่างหน่วยงานผู้มีอำนาจในการจัดเก็บกับผู้จัดตั้งเหล่านั้น

### ข้อ 6

#### ภาษีศุลกากร

1. อากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตลอดจนเครื่องบริภัณฑ์ปกติของคนซึ่งอยู่บนอากาศยาน วัสดุเชื้อเพลิงและน้ำมันสิ้น และพัสดุอากาศยาน รวมทั้งอาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ ซึ่งอยู่บนอากาศยานนั้น จะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียมการตรวจสอบ และค่าอากรหรือค่าภาษีอื่น ๆ ทั้งปวง เมื่อนำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า เครื่องบริภัณฑ์ วัสดุ และพัสดุเหล่านั้น ต้องยังคงอยู่บนอากาศยานจนกระทั่งถูกนำกลับออกไป



LIART

2. โดยไม่รวมค่าธรรมเนียมที่อยู่บนพื้นฐานของต้นทุนบริการที่จัดให้ รายการดังต่อไปนี้จะได้รับการยกเว้นค่าอากร ภาษี และค่าธรรมเนียม ตามที่อ้างถึงในวรรค 1 แห่งข้อนี้

(ก) พัดดูดอากาศยาน ซึ่งนำเข้ามาหรือจัดหาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งภายในวงจำกัดอย่างมีเหตุผล และนำขึ้นบนอากาศยานเพื่อการใช้บนเที่ยวบินขาออกของอากาศยานที่ดำเนินบริการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

(ข) เครื่องอะไหล่อากาศยาน รวมทั้งเครื่องยนต์ ที่นำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง เพื่อใช้ในการบำรุงรักษาหรือการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ใช้ดำเนินบริการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และ

(ค) เชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และและวัสดุทางเทคนิคที่ใช้สิ้นเปลือง ซึ่งนำเข้ามาหรือจัดหาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง เพื่อใช้กับอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่ใช้ในการดำเนินบริการระหว่างประเทศ แม้วัสดุเหล่านี้จะใช้ไปบางส่วนของการเดินทางเหนืออาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่วัสดุพวกนั้นได้ถูกนำขึ้นบนอากาศยาน

3. รายการที่อ้างถึงในวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้ อาจถูกบังคับให้เก็บรักษาไว้ภายใต้การดูแลหรือควบคุมของเจ้าหน้าที่ที่เหมาะสม

4. การยกเว้นที่ได้รับตามข้อนี้จะใช้ได้ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมีข้อตกลงกับสายการบินอื่น ๆ เพื่อให้ยืมหรือโอนสิ่งของต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ภายใต้เงื่อนไขว่า สายการบินอื่น ๆ เช่นว่านั้นจะได้รับการยกเว้นในลักษณะเดียวกันจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นด้วย

5. เครื่องบริภัณฑ์ปกติซึ่งอยู่บนอากาศยาน ตลอดจนวัสดุ และเครื่องใช้สอยซึ่งอยู่บนอากาศยานที่ใช้ดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง อาจนำลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ก็ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรของอาณาเขตนั้นเท่านั้น รายการต่าง ๆ ที่นำลงเช่นว่านี้อาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว จนกว่าจะถูกนำกลับออกไปหรือมีฉะนั้นจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร



LIART

### ข้อ 7 การใช้กฎหมาย

1. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับกับการเข้ามาและการออกจากอาณาเขตของตนของอากาศยานซึ่งใช้ในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ หรือการทำการบินและการเดินอากาศของอากาศยานเช่นว่านั้น ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตนั้น จะใช้บังคับแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งด้วย
2. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการเข้ามา การพักแรม และการออกจากอาณาเขตของตนของคนโดยสาร ลูกเรือ และสินค้า รวมทั้งไปรษณีย์ภัณฑ์ อาวุธเช่น พิธีการต่างๆ เกี่ยวกับการเข้าเมือง ศุลกากร เงินตรา และสุขาภิบาลและการกักกัน จะใช้บังคับแก่คนโดยสาร ลูกเรือ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งรับขนโดยอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ขณะที่อยู่ภายในอาณาเขตดังกล่าว
3. ในการใช้ข้อบังคับด้านการเข้าเมือง ศุลกากร การกักกัน และข้อบังคับในลักษณะเดียวกันของตน มิให้ภาคีผู้ทำความตกลงให้สิทธิพิเศษแก่สายการบินของตนหรือสายการบินอื่นใด ๆ ที่เหนือกว่าให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

### ข้อ 8 การผ่านแดนโดยตรง

คนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผ่านแดนโดยตรง จะได้รับการควบคุมที่ไม่ยุ่งยาก สัมภาระและสินค้าผ่านแดนโดยตรงจะได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรและภาษีอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกัน

## ข้อ 9 การยอมรับใบสำคัญ

1. ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ และยังคงมีผลใช้บังคับ จะได้รับการยอมรับนับถือจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการที่ตกลง โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้นจะต้องเท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา
2. ถ้าสิทธิประโยชน์หรือเงื่อนไขของใบอนุญาตหรือใบสำคัญที่อ้างถึงในวรรค 1 ข้างต้น ซึ่งออกโดยเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ให้แก่บุคคลหรือสายการบินใด ๆ หรือเกี่ยวกับอากาศยานที่ใช้ดำเนินการที่ตกลง ได้รับอนุญาตแตกต่างจากมาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดขึ้นตามอนุสัญญา ซึ่งข้อแตกต่างได้แจ้งกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ เพื่อความเห็นที่จะทำให้เกิดความชัดเจนในแนวทางปฏิบัติของเรื่องดังกล่าว
3. อย่างไรก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ ซึ่งใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ออกให้แก่คนชาติของตน โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนือหรือแหวะลงในอาณาเขตของตน

## ข้อ 10 การแข่งขันที่เป็นธรรม

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะยินยอมให้โอกาสที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกันแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายที่จะแข่งขันในการดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศที่ครอบคลุมตามความตกลงฯ ฉบับนี้



LIART

2. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายจะดำเนินการอย่างเหมาะสมทั้งปวง ภายในอำนาจหน้าที่ของตน เพื่อกำจัดรูปแบบทั้งหลายของการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการแข่งขันที่เลือกปฏิบัติหรือไม่เป็นธรรม ซึ่งมีผลกระทบในทางลบต่อสถานภาพการแข่งขันของสายการบินของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

### ข้อ 11

#### การจัดควมจ

1. จะไม่มีภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายใดจะกระทำการฝ่ายเดียวในการจำกัดปริมาณการจราจร ควมถี่ หรือควมสม่ำเสมอของบริการ หรือแบบอากาศยานแบบหนึ่งหรือหลายแบบที่ใช้ดำเนินการ โดยสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ยกเว้นจะถูกกำหนดด้วยเหตุผลด้านศุลกากร ด้านเทคนิค ด้านปฏิบัติการ หรือด้านสิ่งแวดล้อม ภายใต้เงื่อนไขแบบเดียวกันที่สอดคล้องกับข้อ 15 แห่งอนุสัญญา
2. จะไม่มีภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายใดออกข้อกำหนดบังคับกับสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในเรื่องการได้โอกาสก่อนผู้อื่น สัดส่วนการขนส่ง ค่าธรรมเนียมการตอบไม่ขัดข้อง หรือข้อกำหนดอื่นใด ๆ ที่เกี่ยวกับควมจ ควมถี่ หรือการจราจร ซึ่งไม่สอดคล้องกับจุดมุ่งหมายแห่งควมตกลงฉบับนี้

### ข้อ 12

#### พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ายจะยินยอมให้สายการบินที่กำหนดแต่ละสายกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งทางอากาศบนพื้นฐานของข้อพิจารณาการค้าในตลาดการค้า โดยไม่มีข้อจำกัดการใช้กฎหมายทั่วไปเกี่ยวกับการแข่งขันและผู้บริโภคของภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่าย การเข้าแทรกแซงโดยภาคิผู้ทำควมตกลงให้จำกัดเฉพาะเพียงแต่



LI RT

- ก) การป้องกันพิภคอัตราค่าขนส่งหรือการกระทำที่เลือกปฏิบัติเกินสมควร
- ข) การคุ้มครองผู้บริโภคจากพิภคอัตราค่าขนส่งที่สูงหรือถูกจำกัดเกินสมควร อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการใช้ฐานะผู้ครองตลาดหรือการร่วมมือกันระหว่างสายการบิน และ
- ค) การคุ้มครองสายการบินต่าง ๆ จากพิภคอัตราค่าขนส่งที่ต่ำเกินสภาพความเป็นจริง อันเป็นผลมาจากการได้รับการอุดหนุน หรือการสนับสนุนจากรัฐบาลทั้งทางตรงและทางอ้อม

หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเห็นว่า พิกัดอัตราค่าขนส่งใดสมควรได้รับการแทรกแซงตามหลักเกณฑ์ที่อธิบายไว้ข้างต้นแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นจะต้องแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ภายหลังจากที่ได้ปฏิบัติตามขั้นตอนการบอกกล่าวที่กำหนดไว้ในวรรค 3 แล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจใช้มาตรการฝ่ายเดียวเพื่อป้องกันการเริ่มใช้พิภคอัตราค่าขนส่งดังกล่าว แต่เฉพาะสำหรับการจราจรที่จุดแรกของการเดินทาง (ตามหลักฐานที่ปรากฏในเอกสารอนุญาตการขนส่งทางอากาศ) อยู่ในอาณาเขตของตน

2. ในกรณีที่กฎหมายภายในประเทศได้บัญญัติไว้ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจกำหนดให้สายการบินที่กำหนดยื่นขอใช้พิภคอัตราค่าขนส่งที่จะเรียกเก็บหรือพิภคอัตราค่าขนส่งที่เสนอจะเรียกเก็บไปยัง หรือ มาจาก อาณาเขตของตนต่อเจ้าหน้าที่การเดินทางเพื่ออนุมัติ การกำหนดให้ยื่นคำขอของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องไม่เกินกว่า 60 วันก่อนวันมีผลใช้บังคับที่เสนอไว้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจอนุญาตในแต่ละกรณีให้สายการบินยื่นคำขอใช้พิภคอัตราค่าขนส่งภายในเวลาที่สั้นกว่าที่กำหนดไว้ปกติ หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอนุญาตให้สายการบินยื่นพิภคอัตราค่าขนส่งโดยแจ้งล่วงหน้าอย่างกระชั้นชิด พิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับตามวันที่เสนอสำหรับการจราจรที่มีจุดเริ่มต้นออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

3. หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเชื่อว่า พิกัดอัตราค่าขนส่งใดที่เสนอโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง หรือโดยสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกกับประเทศที่สาม ซึ่งในทั้งสองกรณีนี้ให้รวมถึงการขนส่งที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการส่งต่อช่วงระหว่างต่างสายการบิน หรือการส่งต่อช่วงระหว่างสายการบินเดียวกัน ที่ไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาตามที่ระบุไว้ในวรรค 1 แห่งข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นจะแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุผลที่ตนไม่พอใจโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ แต่ต้องไม่ช้ากว่า 45 วัน หลังจากวันที่ยื่นคำขอ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจจะร้องขอให้มีการปรึกษาหารือ ซึ่งจะต้องจัดให้มีขึ้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และต้องไม่ช้ากว่า 30 วัน หลังจากที่ได้รับคำบอกกล่าวถึงความไม่พอใจ ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองจะร่วมมือกันจัดหา



ข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างมีเหตุผล หากมิได้มีการบอกกล่าวตามที่บัญญัติไว้ในวรรคนี้ ภาควิชาผู้ทำความตกลงที่ได้รับคำขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งจะให้ความเห็นชอบ หรือไม่ก็ยินยอมให้พิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าวมีผลใช้บังคับ ในวันที่เสนอให้มีผลใช้บังคับ

4. หากภาควิชาผู้ทำความตกลงสามารถตกลงกันได้ในเรื่องเกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งเป็นเหตุให้มีการแจ้งถึงความไม่พอใจไว้ ภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามของตนอย่างดีที่สุดในการทำให้ความตกลงนั้นมีผลบังคับใช้ หากภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งขัดขวางมิให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอนั้นมีผลใช้บังคับตามที่บัญญัติไว้ในวรรค 1 และ 3 แล้ว ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เทียบเคียงกันได้ซึ่งใช้อยู่ก่อนยังคงมีผลอยู่

5. โดยไม่คำนึงถึงความในวรรค 1 และ 3 แห่งข้อนี้ ภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องอนุญาตให้

ก) สายการบินใด ๆ ของภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือของประเทศที่สามใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งเดียวกันนั้น รวมทั้งการรวมพิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ตามที่เรียกเก็บในตลาดสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาควิชาผู้ทำความตกลงทั้งสอง; และ

ข) สายการบินใด ๆ ของภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งเดียวกันนั้น รวมทั้งการรวมพิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ตามที่เรียกเก็บในตลาดสำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างอาณาเขตของภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกับประเทศที่สาม

6. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่จะเรียกเก็บโดยสายการบินที่กำหนดของภาควิชาผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเพื่อการขนส่งระหว่าง [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน] กับรัฐสมาชิกเขตเศรษฐกิจยุโรป จะขึ้นอยู่กับกฎหมายที่ใช้บังคับที่เกี่ยวข้อง

### ข้อ 13

#### การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน/ข้อตกลงความร่วมมือ

1. ในการดำเนินบริการหรือการจัดให้บริการตามเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดใด ๆ ของภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจเข้าร่วมในข้อตกลงความร่วมมือด้านการตลาด เช่น ข้อตกลงว่าด้วยการกักพื้นที่หรือการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน กับ



LI RT

- ก) สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง และ/หรือ
- ข) สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีประเทศที่สาม หากภาคีประเทศที่สามไม่รับทราบหรืออนุญาตข้อตกลงที่มีลักษณะเดียวกันระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและสายการบินอื่นที่ดำเนินการ ไปยัง มาจาก หรือผ่านประเทศที่สามนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงมีสิทธิที่จะไม่ยอมรับข้อตกลงเช่นว่านั้นได้

2. อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติข้างต้นขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- ก) สำหรับช่วงเส้นทางไปยัง/มาจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง สายการบินผู้ดำเนินการต้องมีสิทธิในเส้นทางบินสำหรับช่วงนั้น
- ข) สายการบินผู้ดำเนินการ หรือสายการบินผู้จัดให้บริการภายใต้ชื่อเที่ยวบินของตนบนช่วงการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ต้องมีสิทธิรับขนการจราจรสำหรับช่วงที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันนั้น
- ค) สายการบินทุกสายต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการแจ้งข้อมูลแก่ผู้บริโภคและยื่นตามระเบียบซึ่งใช้ตามข้อตกลงเช่นว่านั้น

#### ข้อ 14

#### การโอนเงินรายได้

สายการบินที่กำหนดแต่ละสายมีสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและส่งเงินรายได้ท้องถิ่นในส่วนของเหลือจากการใช้จ่ายในท้องถิ่นกลับไปยังประเทศตามที่ตนจะเลือก การเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและการส่งเงินรายได้จะได้รับอนุญาตให้กระทำได้โดยปราศจากข้อจำกัด ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้อยู่ในปัจจุบันซึ่งมีผล ณ เวลาที่เงินรายได้เช่นว่านั้นได้เสนอในการเปลี่ยนแปลงและการส่งเงิน และจะต้องไม่ขึ้นอยู่กับค่าธรรมเนียมอื่นใด ๆ ยกเว้นที่เรียกเก็บเป็นปกติ โดยธนาคารในการดำเนินการเปลี่ยนแปลงสกุลเงินและส่งเงินรายได้ดังกล่าว



## ข้อ 15

## ตัวแทนสายการบิน

1. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งสามารถนำเข้ามาและคงไว้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งบุคลากรในด้านการบริหาร การขาย ด้านเทคนิค การปฏิบัติการ และผู้ชำนาญพิเศษอื่น ซึ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินบริการที่ตกลง ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่เกี่ยวกับการเข้ามา การพำนัก อาศัย และการจ้างงาน
2. สำหรับกิจกรรมในทางการทำให้ใช้หลักก้อยที่ก้อยปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะดำเนินการทั้งปวงที่จำเป็นเพื่อให้มีความมั่นใจว่าตัวแทนของสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสามารถดำเนินกิจกรรมของตนไปได้ ด้วยความเป็นระเบียบเรียบร้อย
3. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการดำเนินการขายการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของตนโดยตรง และตามดุลยพินิจของสายการบินโดยผ่านตัวแทน สายการบินแต่ละสายจะได้รับสิทธิในการขายการขนส่งเช่นว่านั้น และบุคคลใด ๆ มีเสรีภาพในการที่จะซื้อการขนส่งนั้นด้วยเงินสดที่ใช้อยู่ในอาณาเขตนั้น หรือในเงินสดของประเทศอื่นที่อาจแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี ทั้งนี้ ภายใต้บังคับของกฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ

## ข้อ 16

## การอนุญาตตารางการบิน

1. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องยื่นกำหนดการรับขนกการจราจรของตนให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อการอนุญาต ไม่น้อยกว่าสามสิบ (30) วันก่อนเริ่มดำเนินการ กำหนดการนั้นจะรวมถึงตารางการบิน ความถี่ของบริการ และแบบอากาศยานที่จะใช้



LI RT

2. การเปลี่ยนแปลงกำหนดการรับขบวนการจราจรใด ๆ ที่ได้รับอนุญาตแล้วในภายหลัง จะต้องยื่นเพื่อการอนุญาตด้วย
3. สำหรับเที่ยวบินเสริมซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งประสงค์ที่จะดำเนินการที่ตกลง นอกเหนือจากตารางการบินที่ได้รับอนุญาตแล้ว สายการบินนั้นต้องยื่นขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งก่อน โดยปกติการขออนุญาตเช่นว่านี้ จะยื่นอย่างช้าเจ็ด (7) วันทำการ ก่อนที่จะดำเนินการเที่ยวบินเช่นว่านั้น

### ข้อ 17

#### ความปลอดภัยการบิน

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอในเวลาใด ๆ ให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ อากาศยาน หรือการปฏิบัติการบิน ซึ่งนำมาใช้โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเช่นว่านี้จะจัดให้มีขึ้นภายในสามสิบ (30) วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอ
2. ภายหลังการหารือดังกล่าว หากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพบว่าภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้ซึ่งหรือดำเนินการให้ได้ผลตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องดังกล่าวอย่างน้อยได้ผลเท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาชิคาโกในขณะนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกจะต้องแจ้งให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงการค้นพบเหล่านั้นและขั้นตอนต่าง ๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นจะต้องดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม ความล้มเหลวของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการดำเนินการที่เหมาะสมภายในสิบห้า (15) วัน หรือนานกว่านี้ตามที่ตกลงกัน จะเป็นเหตุแห่งการนำข้อ 4 ของความตกลงฉบับนี้มาใช้



LI RT

3. โดยไม่รวมความตามข้อผูกมัดที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญาชิคาโก เป็นที่ตกลงกันว่า อากาศยานใด ๆ ที่ทำการบินโดยสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ในบริการที่ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งในขณะที่อากาศยานอยู่ ภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง อาจอยู่ภายใต้การตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับอำนาจ ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งในอากาศยานและรอบอากาศยานเพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ ของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานและลูกเรือ และสภาพที่ปรากฏของอากาศยานและอุปกรณ์ต่าง ๆ ของ อากาศยาน (ในข้อนี้เรียกว่า "การตรวจสอบในลานจอด") ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ ก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่สมเหตุสมผล

4. หากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใดเป็นผลให้

ก) มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า อากาศยานหรือการทำการบินของอากาศยานนั้นไม่เป็นไปตาม มาตรฐานขั้นต่ำที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น หรือ

ข) มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ขาดการบำรุงรักษาที่มีประสิทธิผล และขาดการดำเนินการตาม มาตรฐานความปลอดภัยตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น

ภายใต้วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในข้อ 33 ของอนุสัญญา ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่ทำการตรวจสอบ สามารถที่จะสรุปได้อย่างอิสระว่า คุณสมบัติต่าง ๆ ในใบรับรองหรือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน หรือลูกเรือของอากาศยานนั้น ได้ถูกออกให้หรือเทียบให้ยังมีผลใช้บังคับอยู่ หรือคุณสมบัติต่าง ๆ ที่ อากาศยานที่ใช้ทำการบินนั้น ไม่ได้เท่าเทียมกับหรือสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

5. ในกรณีที่มีการเข้าไปเพื่อดำเนินการตรวจสอบในลานจอดกับอากาศยานที่ใช้ทำการบินโดย สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ของข้อนี้ ได้รับการปฏิเสธจากตัวแทนของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง สามารถจะลงความเห็นได้อย่างอิสระว่ามีเหตุร้ายแรงอันควรเชื่อตามที่กล่าวไว้ในวรรค 4 ของข้อนี้เกิดขึ้น และนำไปสู่ผลสรุปตามที่กล่าวไว้ในวรรคนี้



LI RT

6. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ้ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตให้สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่งโดยทันทีที่ภาคิผู้ทำควมตกลงฝ้ายแรกสรุปว่าการดำเนินการโดยทันทีมีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการทำการบินของสายการบิน ไม่ว่าจะเป็ผลมาจากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใด การปฏิเสธการเข้าไปเพื่อตรวจสอบในลานจอด การปรึกษาหารือหรืออื่นใด
7. การดำเนินการใด ๆ ของภาคิผู้ทำควมตกลงฝ้ายหนึ่ง ตามวรรค 2 หรือวรรค 6 ของข้อนี้ จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป
8. ในกรณีทีฝ้าย [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน] ได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปอื่น สิทธิต่าง ๆ ของภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ้ายหนึ่งภายใต้ข้อ 3 และข้อ 4 จะนำไปใช้อย่างเท่าเทียมในเรื่องการนำไปใช้ การใช้สิทธิ หรือการคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัย โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปอื่นนั้น และในเรื่องของการอนุญาตให้ดำเนินการบริการเดินอากาศแก่สายการบินนั้น

### ข้อ 18

#### การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ้ายยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฉบับนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ้ายจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติการรักษาความปลอดภัยการบินแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอันบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และพิธีสารว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ทำอากาศยานที่ให้บริการแก่การบิน



LI RT

พลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นบทเสริมของอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนที่จัดทำขึ้น ณ เมืองมอนทรีออล ในวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988 อนุสัญญาว่าด้วยการผสมสารในวัตถุระเบิดพลาสติกเพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจจับ ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 1991 และความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการการบินพลเรือนใด ๆ ที่มีผลผูกพันกับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยัดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะกำหนดให้ผู้ดำเนินการอากาศยานซึ่งจดทะเบียนอากาศยานไว้กับตน หรือผู้ดำเนินการอากาศยานซึ่งมีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือมีถิ่นพำนักถาวรอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น
4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า ผู้ดำเนินการอากาศยานของตนจะถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่ใช้บังคับตามกฎหมายของประเทศนั้น สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะทำให้มั่นใจว่า ได้ใช้มาตรการที่เหมาะสมอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตน เพื่อที่จะป้องกันอากาศยาน และเพื่อที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้าไปรษณีย์ภัณฑ์ และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขึ้นขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย



5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

### ข้อ 19

#### การปรึกษาหารือ

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเมื่อใดก็ได้ในเรื่องเกี่ยวกับการนำไปใช้ การตีความ หรือการแก้ไขความตกลงฉบับนี้ หรือการปฏิบัติตามความตกลงฉบับนี้ การปรึกษาหารือเช่นว่านี้ ซึ่งอาจเป็นการหารือร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ ให้เริ่มต้นภายในระยะเวลาสามสิบ (30) วัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษร เว้นแต่ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น

### ข้อ 20

#### การแก้ไขความตกลง

1. ข้อแก้ไขความตกลงใด ๆ ของความตกลงฉบับนี้ที่ได้ตกลงกันโดยภาคีผู้ทำความตกลง จะมีผลใช้บังคับเมื่อได้รับอนุญาตตามข้อกำหนดของรัฐธรรมนูญของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย และได้มีการยืนยันโดยแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต
2. การแก้ไขภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้อาจจะดำเนินการจัดทำเป็นข้อตกลงโดยตรงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลง



LIART

## ข้อ 21 การระงับข้อพิพาท

1. ถ้ามีข้อพิพาทใด ๆ ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงเกิดขึ้น ซึ่งเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ ในขั้นต้นภาคีผู้ทำความตกลงจะพยายามตกลงกันโดยการเจรจาระหว่างกัน
2. ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงไม่อาจตกลงกันได้ด้วยการเจรจา ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้เสนอข้อพิพาทนั้นไปขอคำวินิจฉัยจากคณะอนุญาโตตุลาการสามคน ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเป็นผู้เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการฝ่ายละคน และอนุญาโตตุลาการที่ระบุชื่อสองคนนั้นเป็นผู้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องเสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาหกสิบ (60) วัน นับจากวันที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้รับการบอกกล่าวจากภาคีอีกฝ่ายหนึ่งโดยผ่านทางกรรมาธิการหรือขอให้ชี้ขาดข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ และการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามให้กระทำภายในระยะเวลาอีกหกสิบ (60) วันนับจากวันที่ได้เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการทั้งสองนั้น ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่สามารถเสนอชื่ออนุญาโตตุลาการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือถ้าอนุญาโตตุลาการคนที่สามไม่ได้รับการแต่งตั้งภายในระยะเวลาที่กำหนด ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้ประธานคณะมนตรีแห่งองค์การการบิณฑพลเรือนระหว่างประเทศให้ดำเนินการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนหนึ่งหรือหลายคนแล้วแต่กรณีที่ร้องขอในทุกกรณี อนุญาโตตุลาการคนที่สามจะต้องเป็นผู้ที่มีสัญชาติของประเทศที่สาม จะต้องปฏิบัติหน้าที่เป็นประธานคณะอนุญาโตตุลาการ และจะต้องกำหนดสถานที่จัดประชุมคณะอนุญาโตตุลาการ ถ้าประธานคณะมนตรีพิจารณาเห็นว่า ตนเป็นบุคคลที่มีสัญชาติของรัฐที่ไม่สามารถพิจารณาให้เป็นกลางในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทได้ รองประธานคณะมนตรีที่มีอาวุโสสูงสุดซึ่งไม่ได้ขาดคุณสมบัติในเรื่องนั้น จะดำเนินการแต่งตั้ง คณะอนุญาโตตุลาการจะตัดสินวินิจฉัยโดยใช้คะแนนเสียงข้างมาก
3. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายของอนุญาโตตุลาการที่ตนแต่งตั้งขึ้น รวมทั้งการเป็นตัวแทนในการดำเนินการด้านอนุญาโตตุลาการ ค่าใช้จ่ายของประธานคณะอนุญาโตตุลาการและค่าใช้จ่ายอื่นใด ๆ ให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายรับผิดชอบเท่า ๆ กัน



4. ภาคิผู้ทำความตกลงรับรองที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยใด ๆ ที่ได้ให้ภายใต้วรรค 2 แห่งข้อนี้
5. ถ้าและตราบเท่าที่ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยที่ได้รับตามวรรค 2 แห่งข้อนี้ ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจจำกัด พักใช้ หรือเพิกถอนสิทธิหรือเอกสิทธิใด ๆ ที่ตนได้ให้ตามความตกลงฉบับนี้แก่ภาคิผู้ทำความตกลงที่ฝ่าฝืนหรือแก่สายการบินที่กำหนดที่ฝ่าฝืนนั้น

### ข้อ 22

#### ความตกลงพหุภาคิ

หากภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้เข้าเป็นภาคิของความตกลงพหุภาคิซึ่งมีประเด็นที่กล่าวถึงครอบคลุมอยู่ในความตกลงฉบับนี้ ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะปรึกษาหารือกันเพื่อที่จะตัดสินใจว่า ความตกลงฉบับนี้ควรจะแก้ไขโดยคำนึงถึงความตกลงพหุภาคิหรือไม่

### ข้อ 23

#### การจดทะเบียน

ความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวก และการแก้ไขในภายหลังใด ๆ จะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

**ข้อ 24**  
**การเลิกความตกลง**

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านทางทูตแก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเมื่อใดก็ได้เพื่อแสดงเจตนารมณ์ที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้ คำบอกกล่าวเช่นว่านั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ความตกลงฉบับนี้จะเป็นอันสิ้นสุดหลังจากวันที่ได้รับคำบอกกล่าวไปสิบสองเดือน เว้นแต่จะได้มีการตกลงร่วมกัน ให้ถอนคำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้นสุดกำหนดเวลานั้น ในกรณีที่ไม่มีการตอบรับจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ให้ถือว่าคำบอกเลิกความตกลง ให้ถือว่าคำบอกกล่าวเลิกความตกลงเป็นอันได้รับเมื่อเวลาล่วงไปสิบสี่ (14) วันหลังจากวันที่องค์การการการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับแจ้ง

**ข้อ 25**  
**การบังคับใช้ความตกลง**

1. ความตกลงฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับในวันที่ลงนาม
2. ความตกลงฉบับนี้เมื่อมีผลใช้บังคับแล้วจะใช้แทนความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่าง [รัฐบาลไทยและรัฐบาลเดนมาร์ก ฉบับวันที่ 23 พฤศจิกายน 2492 /รัฐบาลไทยและรัฐบาลนอร์เวย์ ฉบับวันที่ 26 พฤศจิกายน 2492/รัฐบาลไทยและรัฐบาลสวีเดน ฉบับวันที่ 23 พฤศจิกายน 2492] และการแก้ไขในภายหลังทั้งหมด

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามท้ายนี้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยควรจากรัฐบาลของตนได้ลงนามความตกลงฉบับนี้



ทำที่ \_\_\_\_\_ เมื่อวันที่ \_\_\_\_\_  
เป็นคู่ฉบับภาษาอังกฤษ

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักร [เดนมาร์ก/  
นอร์เวย์/สวีเดน]

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



ภาคผนวก  
ใบพิกัดเส้นทางบิน

1. เส้นทางที่สายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทยจะดำเนินการเดินอากาศ ในทั้งสองทิศทาง  
จุดต่าง ๆ ในประเทศไทย – จุดระหว่างทางใด ๆ – จุดต่าง ๆ ใน [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน] –  
และจุดพื้นใด ๆ

2. เส้นทางที่สายการบินที่กำหนดของ [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน] จะดำเนินการเดินอากาศ  
ในทั้งสองทิศทาง

จุดต่าง ๆ ใน [เดนมาร์ก/นอร์เวย์/สวีเดน] – จุดระหว่างทางใด ๆ – จุดต่าง ๆ ในประเทศไทย –  
และจุดพื้นใด ๆ

หมายเหตุ สายการบินที่กำหนดอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใด ๆ หรือทุกจุดในเส้นทางที่ระบุ ใน  
เที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางบิน จะต้องเริ่มต้นที่ ณ จุดหนึ่ง  
ในอาณาเขตของภาคีผู้ให้ความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบิน

**บันทึกความเข้าใจ****ระหว่าง****รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย****และ****รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเดนมาร์ก****รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรนอร์เวย์****รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสวีเดน****ว่าด้วย****ความร่วมมือระหว่างประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย****เกี่ยวกับเครือข่ายสายการบินสแกนดิเนเวีย****และว่าด้วย****การแต่งตั้งสายการบิน**

อ้างถึงข้อ 3 ของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสามฉบับที่ลงนามกันในวันนี้ (ความตกลงฯ) ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลเดนมาร์ก นอร์เวย์ และสวีเดน ภาคีผู้ทำความตกลงได้บรรลุความเข้าใจเกี่ยวกับการแต่งตั้งสายการบิน

1. โดยไม่คำนึงถึงบทบัญญัติแห่งข้อ 3 และ 4 ของความตกลงฯ บริษัทในเครือสามบริษัท คือ บริษัท เอส เอ เอส เดนมาร์ก เอ/เอส บริษัท เอส เอ เอส นอร์ก เอ เอส และบริษัท เอส เอ เอส สเวไรก์ เอ บี ซึ่งเข้าร่วมมือกันภายใต้รูปแบบของเครือข่ายสายการบินสแกนดิเนเวีย (เอส เอ เอส) อาจดำเนินการบริการภายใต้ความตกลงฯ ด้วยอากาศยาน ลูกเรือ และอุปกรณ์ของบริษัทในเครือสามบริษัทใด ๆ หรือ ทั้งสามบริษัท

**LI RT**

2. ในกรณีที่บริษัทในเครือสามบริษัทใดว่าจ้างอากาศยาน ลูกเรือ และอุปกรณ์ของบริษัทในเครืออีกสองบริษัทซึ่งมีส่วนร่วมอยู่ในเครือข่ายสายการบินสแกนดิเนเวีย (เอส เอ เอส) บทบัญญัติแห่งความตกลงฯ จะนำไปใช้กับอากาศยาน ลูกเรือ และอุปกรณ์เช่นว่านั้น เสมือนหนึ่งว่าเป็นอากาศยาน ลูกเรือ และอุปกรณ์ของบริษัท เอส เอ เอส เดนมาร์ก เอ/เอส บริษัท เอส เอ เอส นอร์ก เอ เอส หรือบริษัท เอส เอ เอส สเวไรก์ เอ บี ตามลำดับ ในกรณีนี้ เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจของเดนมาร์ก นอร์เวย์ หรือสวีเดน และบริษัทในเครือที่เกี่ยวข้องจะยอมรับความรับผิดชอบอย่างเต็มที่ภายใต้ความตกลงสำหรับอากาศยาน ลูกเรือ และอุปกรณ์เช่นว่านั้น

3. ตามข้อ 3 แห่งความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ สายการบินดังต่อไปนี้ได้รับการแต่งตั้ง  
 (ก) โดยรัฐบาลเดนมาร์ก นอร์เวย์ และสวีเดน  
 สายการบิน เอส เอ เอส เดนมาร์ก เอ/เอส สายการบิน เอส เอ เอส นอร์ก เอ เอส และ  
 สายการบิน เอส เอ เอส สเวไรก์ เอ บี ตามลำดับ และ  
 (ข) โดยรัฐบาลไทย  
 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ทำที่..... เมื่อวันที่ ..... จัดทำสำเนาสี่ฉบับเป็น  
 ภาษาอังกฤษ ทั้งสี่ฉบับต่างมีความถูกต้องแท้จริงเท่าเทียมกัน

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเดนมาร์ก

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรนอร์เวย์

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสวีเดน



LI RT

## บทวิเคราะห์ผลกระทบจากการเจรจาตกลงด้านการบิน

### วิเคราะห์ผลกระทบไทย-เวียดนาม

ผลการเจรจาระหว่างไทย - เวียดนามในครั้งนี้ เป็นการปรับปรุงสิทธิความจุความถี่ ซึ่งจะช่วยให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่าย สามารถเพิ่มเที่ยวบินได้มากขึ้นตามแผนความต้องการ และส่งเสริมให้ปริมาณการจราจรในเส้นทางนี้สามารถเจริญเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาคของประเทศไทยอีกทางหนึ่งด้วย อันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้า และการบริการระหว่างประเทศทั้งสอง ให้เจริญเติบโตอย่างมีศักยภาพต่อไป

### วิเคราะห์ผลกระทบไทย-สแกนดิเนเวีย

ผลการเจรจาการบินในครั้งนี้ เป็นการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศฉบับใหม่ ซึ่งรายละเอียดของแต่ละข้อบทนั้นจะเป็นไปตามร่างมาตรฐานทั้งของไทย และตามท้องที่การค้าการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้คำแนะนำ และสอดคล้องกับกฎหมายภายในของภาคีผู้ทำความตกลง ซึ่งจะมีส่วนช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้ปฏิบัติการบินของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่นานาประเทศยอมรับต่อไป

### วิเคราะห์ผลกระทบไทย-อินเดีย

ผลการเจรจาระหว่างไทย – อินเดีย ในครั้งนี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงสิทธิความจุความถี่ของเที่ยวบินผู้โดยสาร ซึ่งจะช่วยให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายสามารถเพิ่มเที่ยวบินระหว่างกันได้มากขึ้นตามแผนความต้องการ และเป็นการส่งเสริมให้ปริมาณการจราจรในเส้นทางนี้สามารถเจริญเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง อันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้า และการบริการระหว่างประเทศทั้งสองให้เจริญเติบโตอย่างมีศักยภาพต่อไป นอกจากนี้ ยังได้ตกลงปรับปรุงข้อบทว่าด้วยพิกัดอัตราค่าขนส่งให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของไทย และปรับปรุงข้อบทว่าด้วยการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันให้สายการบินมีความคล่องตัวในการร่วมมือระหว่างกัน และเพิ่มเติมข้อบทว่าด้วยความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงฯ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินการบริการของสายการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ



### วิเคราะห์ผลกระทบไทย-บังกลาเทศ

ผลการเจรจาการบินในครั้งนี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงสิทธิความจุความถี่ของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสาร และเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้า นอกจากนี้ ยังได้ตกลงปรับปรุงใบพิกัดเส้นทางบินให้เปิดกว้างมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายสามารถเพิ่มเที่ยวบินระหว่างกันได้มากขึ้นตามแผนความต้องการ และเป็นการส่งเสริมให้ปริมาณการจราจรในเส้นทางนี้สามารถเจริญเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง อันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้า และการบริการระหว่างประเทศทั้งสองให้เจริญเติบโตอย่างมีศักยภาพต่อไป

### วิเคราะห์ผลกระทบไทย-ฟิลิปปินส์

ผลการเจรจาการบินในครั้งนี้ ได้มีการปรับปรุงสิทธิการบินต่าง ๆ ได้แก่ การกำหนดสายการบิน ใบพิกัดเส้นทางบิน และสิทธิความจุความถี่ ซึ่งจะทำให้สายการบินของทั้งสองฝ่ายสามารถขยายการบริการระหว่างไทย-ฟิลิปปินส์ได้มากขึ้นตามแผน เพียงพอต่อปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น และอำนวยความสะดวกให้สายการบินสามารถขยายบริการยังจุดอื่น ๆ ในประเทศคู่ภาคีได้ตามความต้องการของตลาด อันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้า และการบริการระหว่างประเทศทั้งสองให้เจริญเติบโตอย่างมีศักยภาพต่อไป

## เสรีภาพการบิน\*

ในช่วงปลายสงครามโลกครั้งที่สอง ประเทศสหรัฐอเมริกาได้เชิญประเทศต่าง ๆ มาประชุม ณ เมืองชิคาโก เพื่อที่จะสร้างกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อันจะเป็นกรอบทางกฎหมายในการฟื้นฟูและพัฒนาการคมนาคมระหว่างประเทศภายหลังสงครามโลกที่มีการสู้รบกันมาหลายปี เนื่องจากประเด็นปัญหาสำคัญของการประชุม ณ เมืองชิคาโก ได้แก่ เรื่องสิทธิการบิน โดยการจำแนกสิทธิการบินออกเป็นเสรีภาพ ๕ ประการ ดังนี้

เสรีภาพที่ ๑ : การบินผ่านห้วงอากาศอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิ (Overflight)

เสรีภาพที่ ๒ : การบินแวะลงในอาณาเขตของรัฐผู้ให้สิทธิด้วยวัตถุประสงค์มิใช่เพื่อการค้า (Non – commercial Landing)

เสรีภาพที่ ๓ : การบินขนส่งจากรัฐผู้รับสิทธิไปยังรัฐผู้ให้สิทธิ (Inbound Traffic)

เสรีภาพที่ ๔ : การบินขนส่งจากรัฐผู้ให้สิทธิไปยังรัฐผู้รับสิทธิ (Outbound Traffic)

เสรีภาพที่ ๕ : การบินขนส่งระหว่างรัฐผู้ให้สิทธิกับรัฐที่สาม ทั้งนี้จะต้องเป็นเที่ยวบินที่มาจากหรือไปยังรัฐผู้รับสิทธิด้วย (Third – Country Traffic)

มีข้อสังเกตว่า คำว่าเสรีภาพข้างต้นนี้มีได้หมายถึงเสรีภาพตามความหมายปกติ แต่จะมีลักษณะเป็นสิทธิที่รัฐแลกเปลี่ยนกันหรือให้แก่สายการบินของอีกรัฐหนึ่งโดยตรง นักกฎหมายบางท่านเรียกประชดว่า “ข้อจำกัดการบิน” มิใช่ “เสรีภาพการบิน” เนื่องจากไม่มีผู้ใดมีเสรีภาพที่จะทำการบินเข้าไปยังห้วงอากาศของรัฐอื่นได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐนั้นแล้วเท่านั้น

คำว่า “เสรีภาพในอากาศ” (Freedom of the Air) เป็นคำที่หยิบยืมมาจากกฎหมายทะเลที่ใช้คำว่า “เสรีภาพในทะเล” (Freedom of the Seas) จะเห็นได้ว่าสาส์นเปิดการประชุม ณ เมืองชิคาโก โดยประธานาธิบดี Franklin D. Roosevelt ก็มีการกล่าวเปรียบเปรยว่า การปิดกั้นทางทะเลเคยเป็นสาเหตุแห่งสงครามมาแล้ว อันเป็นบทเรียนเตือนใจที่รัฐไม่ควรสนับสนุนการปิดกั้นทางอากาศ องค์กรใดแม้กฎหมายทั้งสองจะใช้คำว่าเสรีภาพเหมือนกัน แต่ความหมายกลับต่างกันอย่างสิ้นเชิง สำหรับเสรีภาพในทะเลนั้นเป็นเสรีภาพตามความหมายปกติและมีสถานะเป็นกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ ส่วนเสรีภาพในอากาศเป็นเพียงมายาคติ (Myth) เท่านั้น และตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยเหนือห้วงอากาศ

\*ประเสริฐ ใอมไองสีก, “ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ”, สำนักพิมพ์วิญญูชน, เมษายน ๒๕๔๕, หน้า ๓๑-๓๔



การจัดการจราจรท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ

โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี 2007

Cities	Code	Country	Aircraft Movements			Passengers			Freight (Tonnes)			(% Share of Grand Total)		
			Arrival From	Departure To	Total	(% Share of Grand Total)	Arrival From	Departure To	Total	(% Share of Grand Total)	Arrival From		Departure To	Total
CHITTAGONG	CGP	BANGLADESH	256	259	515	0.26	19,786	16,560	36,346	0.11	359	781	1,140	0.10
DHAKA	DAC	BANGLADESH	849	874	1,723	0.89	108,858	92,004	200,862	0.63	6,115	6,326	12,441	1.06
COPENHAGEN	CPH	DENMARK	654	652	1,306	0.67	195,555	197,642	393,197	1.24	6,260	7,822	14,082	1.20
AHMEDABAD	AMD	INDIA	8	7	15	0.01	-	419	419	0.00	-	-	-	-
BANGALORE	BLR	INDIA	523	524	1,047	0.54	96,081	98,235	194,316	0.61	2,192	4,212	6,404	0.54
MUMBAI	BOM	INDIA	1,337	1,192	2,529	1.30	186,526	177,541	364,067	1.15	3,319	5,167	8,486	0.72
CALCUTTA	CCU	INDIA	1,108	1,102	2,210	1.14	124,532	127,705	252,237	0.80	1,406	4,197	5,603	0.48
NEW DELHI	DEL	INDIA	1,255	1,256	2,511	1.29	224,805	211,988	436,793	1.38	3,791	7,592	11,383	0.97
GAUAHATI	GAU	INDIA	50	38	88	0.05	2,180	1,405	3,585	0.01	8	9	17	0.00
GAYA	GAY	INDIA	128	145	273	0.14	9,107	17,223	26,330	0.08	-	2	2	0.00
HYDERABAD	HYD	INDIA	197	204	401	0.21	30,192	29,069	59,261	0.19	1,210	1,099	2,309	0.20
JAIPUR	JAI	INDIA	-	-	-	-	910	680	1,590	0.01	-	1	1	0.00
MADRAS	MAA	INDIA	446	332	778	0.40	62,558	64,886	127,444	0.40	3,601	3,131	6,732	0.57
NAGPUR	NAG	INDIA	59	59	118	0.06	2,119	2,475	4,594	0.01	-	13	13	0.00
VARANASI	VNS	INDIA	37	36	73	0.04	3,423	1,286	4,709	0.01	5	-	5	0.00
CEBU	CEB	PHILIPPINES	1	2	3	0.00	370	-	370	0.00	16	-	16	0.00
CLARK	CRK	PHILIPPINES	28	-	28	0.01	-	-	-	-	16	-	16	0.00
MANILA	MNL	PHILIPPINES	1,490	1,537	3,027	1.56	256,653	244,410	501,063	1.58	6,289	7,484	13,773	1.17
SUBIC	SFS	PHILIPPINES	185	184	369	0.19	31	27	58	0.00	1,389	6,985	8,374	0.71
GOTHENBURG	GOT	SWEDEN	8	8	16	0.01	1,950	3,061	5,011	0.02	-	-	-	-
STOCKHOLM	STO	SWEDEN	416	415	831	0.43	141,253	147,758	289,011	0.91	3,840	4,264	8,104	0.69
DANANG	DAD	VIETNAM	164	160	324	0.17	4,612	2,815	7,427	0.02	9	-	9	0.00
HANOI	HAN	VIETNAM	2,292	2,288	4,580	2.36	257,518	282,823	540,341	1.71	4,536	6,511	11,047	0.94
HO CHI MINH	SGN	VIETNAM	2,139	2,085	4,224	2.17	271,438	244,774	516,212	1.63	10,648	9,300	19,948	1.69
<b>TOTAL</b>			<b>13,630</b>	<b>13,359</b>	<b>26,989</b>	<b>13.88</b>	<b>2,000,457</b>	<b>1,964,786</b>	<b>3,965,243</b>	<b>12.54</b>	<b>55,009</b>	<b>74,896</b>	<b>129,905</b>	<b>11.03</b>

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

# การจัดการจราจรท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ

## โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี 2008

Cities	Code	Country	Aircraft Movements			Passengers			Freight (Tonnes)			(% Share of Grand Total)	
			Arrival From	Departure To	Total	Arrival From	Departure To	Total	Arrival From	Departure To	Total		
													(% Share of Grand Total)
CHITTAGONG	CGP	BANGLADESH	164	165	329	13,408	12,951	26,359	430	530	960	0.09	0.08
DHAKA	DAC	BANGLADESH	800	818	1,618	88,074	90,508	178,582	6,366	5,170	11,536	0.59	1.01
BILLUND	BLL	DENMARK	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
BILLUND	BLL	DENMARK	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
COPENHAGEN	CPH	DENMARK	661	663	1,324	188,032	190,329	378,361	7,576	7,407	14,983	1.26	1.31
COPENHAGEN	CPH	DENMARK	661	663	1,324	188,032	190,329	378,361	7,576	7,407	14,983	1.26	1.31
AHMEDABAD	AMD	INDIA	16	18	34	448	195	643	-	-	-	0.00	-
AMRITSAR	ATQ	INDIA	1	1	2	92	-	92	-	-	-	0.00	-
BANGALORE	BLR	INDIA	360	359	719	73,902	73,331	147,233	2,522	3,538	6,060	0.49	0.53
MUMBAI	BOM	INDIA	1,357	1,149	2,506	183,240	174,175	357,415	3,900	4,534	8,434	1.19	0.74
CALCUTTA	CCU	INDIA	1,022	1,037	2,059	122,494	120,160	242,654	1,814	3,541	5,355	0.81	0.47
NEW DELHI	DEL	INDIA	1,255	1,241	2,496	206,919	186,563	393,482	3,355	7,166	10,521	1.31	0.92
GAJAHATI	GAU	INDIA	25	6	31	1,012	486	1,498	-	3	3	0.00	0.00
GAYA	GAY	INDIA	126	250	376	7,506	17,225	24,731	-	1	1	0.08	0.00
GOA	GOI	INDIA	-	-	-	217	-	217	-	-	-	0.00	-
HYDERABAD	HYD	INDIA	227	227	454	38,282	33,339	71,621	1,414	1,341	2,755	0.24	0.24
PORT BLAIR	IXZ	INDIA	1	1	2	7	7	14	-	-	-	0.00	-
MADRAS	MAA	INDIA	692	519	1,211	68,651	63,723	132,374	5,031	4,074	9,105	0.44	0.80
NAGPUR	NAG	INDIA	52	53	105	1,939	2,019	3,958	-	1	1	0.01	0.00
VARANASI	VNS	INDIA	98	-	98	5,184	1,508	6,692	6	-	6	0.02	0.00
CEBU	CEB	PHILIPPINES	39	39	78	3,724	3,284	7,008	-	26	26	0.02	0.00
CLARK	CRK	PHILIPPINES	24	24	48	1,854	1,846	3,700	9	44	53	0.01	0.00
MANILA	MNL	PHILIPPINES	1,848	1,929	3,777	289,903	256,461	546,364	6,080	6,238	12,318	1.81	1.08
SUBIC	SFS	PHILIPPINES	307	306	613	71	64	135	1,288	6,449	7,737	0.00	0.68
STOCKHOLM	ARN	SWEDEN	456	430	886	140,953	143,374	284,327	5,642	4,405	10,047	0.94	0.88
DANANG	DAD	VIETNAM	176	173	349	4,435	3,376	7,811	1	-	1	0.03	0.00
HANOI	HAN	VIETNAM	2,395	2,399	4,794	279,833	307,584	587,417	5,460	6,791	12,251	1.95	1.07
HAIPHONG CATB	HPH	VIETNAM	1	-	1	42	-	42	-	-	-	0.00	-
HUE	HUI	VIETNAM	1	1	2	7	3	10	-	-	-	0.00	-
HO CHI MINH	SGN	VIETNAM	2,515	2,585	5,100	307,863	282,913	590,776	10,128	11,845	21,973	1.96	1.93
TOTAL			15,282	15,056	30,338	2,216,124	2,155,753	4,371,877	68,598	80,511	149,109	14.52	13.08

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

การจัดการจราจรท่าอากาศยานสากลสุวรรณภูมิ โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี 2009

(มกราคม - กรกฎาคม)

Cities	Code	Country	Aircraft Movements			Passengers			Freight (Tonnes)			(% Share of Grand Total)		
			Arrival From	Departure To	Total	(% Share of Grand Total)	Arrival From	Departure To	Total	(% Share of Grand Total)	Arrival From		Departure To	Total
DHAKA	DAC	BANGLADESH	368	388	756	0.72	51,934	56,707	108,641	0.68	3,106	1,898	5,004	0.95
COPENHAGEN	CPH	DENMARK	374	375	749	0.72	98,723	111,991	210,714	1.32	3,537	3,483	7,020	1.33
AHMEDABAD	AMD	INDIA	16	16	32	0.03	-	-	-	-	-	-	-	-
BANGALORE	BLR	INDIA	213	212	425	0.41	40,217	37,541	77,758	0.49	1,097	1,931	3,028	0.57
MUMBAI	BOM	INDIA	923	844	1,767	1.69	131,731	124,640	256,371	1.60	2,116	2,774	4,890	0.93
CALCUTTA	CCU	INDIA	617	600	1,217	1.17	74,443	76,891	151,334	0.95	798	1,323	2,121	0.40
NEW DELHI	DEL	INDIA	934	947	1,881	1.80	171,719	146,273	317,992	1.99	1,435	4,853	6,288	1.19
GAYA	GAY	INDIA	57	107	164	0.16	4,373	8,271	12,644	0.08	1	-	1	0.00
HYDERABAD	HYD	INDIA	121	121	242	0.23	20,533	17,582	38,115	0.24	824	536	1,360	0.26
BAGDOGRA	IXB	INDIA	14	13	27	0.03	105	93	198	0.00	1	1	2	0.00
LUCKNOW	LKO	INDIA	-	1	1	0.00	-	142	142	0.00	-	-	-	-
MADRAS	MAA	INDIA	325	224	549	0.53	38,898	35,840	74,738	0.47	3,128	2,149	5,277	1.00
NAGPUR	NAG	INDIA	-	1	1	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-
VARANASI	VNS	INDIA	49	-	49	0.05	3,167	617	3,784	0.02	-	-	-	-
OSLO	OSL	NORWAY	32	33	65	0.06	6,222	5,299	11,521	0.07	388	155	543	0.10
CLARK	CRK	PHILIPPINES	65	66	131	0.13	6,746	6,462	13,208	0.08	1	1	2	0.00
MANILA	MNL	PHILIPPINES	1,150	1,160	2,310	2.21	171,292	143,313	314,605	1.97	2,267	2,468	4,735	0.90
SUBIC	SFS	PHILIPPINES	30	29	59	0.06	8	7	15	0.00	108	415	523	0.10
STOCKHOLM	ARN	SWEDEN	288	252	540	0.52	74,662	83,233	157,895	0.99	2,650	1,646	4,296	0.81
GOTHENBURG	GOT	SWEDEN	-	1	1	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-
DANANG	DAD	VIETNAM	15	15	30	0.03	250	90	340	0.00	-	-	-	-
HANOI	HAN	VIETNAM	1,259	1,262	2,521	2.42	136,264	149,138	285,402	1.78	2,629	4,013	6,642	1.26
HUE	HUI	VIETNAM	1	1	2	0.00	6	4	10	0.00	-	-	-	-
HO CHI MINH	SGN	VIETNAM	1,533	1,514	3,047	2.92	179,070	163,489	342,559	2.14	4,642	4,823	9,465	1.79
<b>TOTAL</b>			<b>8,384</b>	<b>8,182</b>	<b>16,566</b>	<b>15.88</b>	<b>###</b>	<b>###</b>	<b>2,377,986</b>	<b>14.86</b>	<b>28,728</b>	<b>32,489</b>	<b>61,197</b>	<b>11.59</b>

การจัดการจราจรท่าอากาศยานสากลเชียงใหม่

โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี 2007

Cities	Code	Country	Aircraft Movements			Passengers			Freight (tonn)	
			Arrival From	Departure To	Total	Arrival From	Departure To	Total	Arrival From	Departure To
MANDALAY	MDL	BANGLADESH	1	51	52	42	1,569	1,611	-	-
KARACHI	KHI	INDIA	1	1	2	-	-	-	-	-
DELHI	DEL	INDIA	4	4	8	12	19	31	-	-
CALCUTTA	CCU	INDIA	6	5	11	9	-	9	-	-
JAIPUR	JAI	INDIA	-	-	-	33	-	33	-	-
	<b>TOTAL</b>		<b>12</b>	<b>61</b>	<b>73</b>	<b>96</b>	<b>1,588</b>	<b>1,684</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

การจัดการจราจรท่าอากาศยานสากลเชียงใหม่

โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี 2008

Cities	Code	Country	Aircraft Movements			Passengers			Freight (tonne)		
			Arrival From	Departure To	Total	Arrival From	Departure To	Total	Arrival From	Departure To	Total
MANDALAY	MDL	BANGLADESH	3	24	27	-	655	655	-	-	-
KARACHI	KHI	INDIA	2	-	2	-	-	-	-	-	-
DELHI	DEL	INDIA	3	1	4	-	-	-	-	-	-
CALCUTTA	CCU	INDIA	14	12	26	3	4	7	-	-	-
JAIPUR	JAI	INDIA	1	-	1	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>			<b>23</b>	<b>37</b>	<b>60</b>	<b>3</b>	<b>659</b>	<b>662</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>



ที่ตั้ง: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

LIART

การจัดการจราจรท่าอากาศยานสากลเชียงใหม่

โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี 2009

(มกราคม - กรกฎาคม)

jan-jul.

Cities	Code	Country	Aircraft Movements			Passengers			Freight (tonne)				
			Arrival From	Departure To	Total	Arrival From	Departure To	Total	Arrival From	Departure To	Total		
MANDALAY	MDL	BANGLADESH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DHAKA	DAC	BANGLADESH	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
KARACHI	KHI	INDIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DELHI	DEL	INDIA	2	-	2	7	-	7	-	-	-	-	-
COCHIN	COK	INDIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CALCUTTA	CCU	INDIA	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
JAIPUR	JAI	INDIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANGALORE	BLR	INDIA	-	1	1	-	10	10	-	-	-	-	-
MUMBAI	BOM	INDIA	1	-	2	14	-	14	-	-	-	-	-
	TOTAL		6	2	9	21	10	17	-	-	-	-	-

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

การจัดการจราจรท่าอากาศยานสากลภูเก็ต

โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี 2007

Cities	Code	Country	Aircraft Movements			Passengers			Freight (tonnes)		
			From	To	Total	From	To	Total	From	To	Total
AALBORG	AAL	DENMARK	1	-	1	403	402	805	-	-	-
BILLUND	BLL	DENMARK	10	7	17	4,321	3,750	8,071	-	-	-
COPENHAGEN	CPH	DENMARK	45	33	78	21,142	18,917	40,059	-	58	58
BERGEN	BGO	NORWAY	-	-	-	-	118	118	-	-	-
OSLO	OSL	NORWAY	11	-	11	17,109	16,823	33,932	1	49	50
TRONDHEIM	TRD	NORWAY	-	-	-	308	145	453	-	-	-
ARANDA	ARN	SWEDEN	108	74	182	65,385	54,144	119,529	11	337	348
FROSON	OSD	SWEDEN	1	2	3	196	386	582	-	-	-
GOTHENBURG	GOT	SWEDEN	20	8	28	19,785	20,061	39,846	1	75	76
KALLAX	LLA	SWEDEN	5	5	10	1,330	2,130	3,460	-	2	2
NORRKOPING	NRK	SWEDEN	-	-	-	-	366	366	-	-	-
OREBRO	ORB	SWEDEN	-	-	-	1,498	1,101	2,599	-	8	8
UMEA	UME	SWEDEN	6	4	10	1,432	1,440	2,872	-	-	-
VAXJO	VXO	SWEDEN	1	-	1	730	725	1,455	-	-	-
CHITTAGONG	CGP	BANGLADESH	2	1	3	3	-	3	-	-	-
DHAKA	DAC	BANGLADESH	1	2	3	-	-	-	-	-	-
HANOI	HAN	VIETNAM	3	2	5	13	2	15	-	-	-
HO CHI MINH	SGN	VIETNAM	2	4	6	26	28	54	-	-	-
<b>TOTAL</b>			<b>216</b>	<b>142</b>	<b>358</b>	<b>133,681</b>	<b>120,538</b>	<b>254,219</b>	<b>13</b>	<b>529</b>	<b>542</b>

การจัดทำรายงานท่าอากาศยานสากลภูเก็ต

โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี 2008

Cities	Code	Country	Aircraft Movements		Passengers		Freight (tonnes)			
			From	To	From	To	From	To	Total	
			Total	Total	Total	Total	Total	Total		
AALBORG	AAL	DENMARK	-	-	439	434	873	-	-	-
BILLUND	BLL	DENMARK	20	19	5,068	5,219	10,287	-	-	-
COPENHAGEN	CPH	DENMARK	93	77	36,226	36,749	72,975	103	103	103
BERGEN	BGO	NORWAY	-	-	154	-	154	-	-	-
OSLO	OSL	NORWAY	43	19	23,133	21,871	45,004	3	43	46
STAVANGER	SVG	NORWAY	-	1	-	288	288	-	-	-
ARANDA	ARN	SWEDEN	215	151	85,206	83,225	168,431	13	347	360
BORLANGE	BLE	SWEDEN	-	-	-	608	608	-	-	-
BROMMA	BMA	SWEDEN	1	-	-	-	-	-	-	-
NORRKOPING	NRK	SWEDEN	-	1	363	688	1,051	-	-	-
FROSON	OSD	SWEDEN	2	2	345	540	885	-	-	-
GOTHENBURG	GOT	SWEDEN	47	23	26,252	25,363	51,615	-	64	64
KALMAR	KLR	SWEDEN	-	1	-	-	-	-	-	-
KARLSTAD	KSD	SWEDEN	3	4	190	1,075	1,265	-	-	-
JONKOPING	JKG	SWEDEN	1	1	7	460	467	-	-	-
KALLAX	LLA	SWEDEN	8	2	1,940	2,179	4,119	-	-	-
OREBRO	ORB	SWEDEN	2	-	1,380	1,388	2,768	-	-	-
UMEA	UME	SWEDEN	3	5	681	940	1,621	-	-	-

VAXJO	VXO	SWEDEN	-	-	-	364	685	1,049	-	-	-	1
MANILA	MNL	PHILIPPINE	1	2	3	-	8	8	-	-	-	-
HANOI	HAN	VIETNAM	-	3	3	2	1	3	-	-	-	-
HO CHI MINH	SGN	VIETNAM	3	3	6	75	109	184	-	-	-	-
AHMEDABAD	AMD	INDIA	106	103	209	1,343	1,350	2,693	-	-	-	-
BANGALORE	BLR	INDIA	3	1	4	-	-	-	-	-	-	-
MUMBAI	BOM	INDIA	7	7	14	9	19	28	-	-	-	-
CALCUTTA	CCU	INDIA	9	4	13	20	2	22	-	-	-	-
CHONGQING	CKG	INDIA	3	3	6	441	445	886	-	-	-	-
DELHI	DEL	INDIA	17	19	36	46	64	110	-	-	-	-
GOA	GOI	INDIA	-	1	1	-	13	13	-	-	-	-
HYDERABAD	HYD	INDIA	7	3	10	3	4	7	-	-	-	-
PORT BLAIR	IXZ	INDIA	2	2	4	7	7	14	-	-	-	-
JAIPUR	JAI	INDIA	1	1	2	-	3	3	-	-	-	-
MADRAS	MAA	INDIA	10	4	14	-	159	159	-	-	-	-
NAGPUR	NAG	INDIA	1	2	3	-	7	7	-	-	-	-
PNQ	PNQ	INDIA	1	-	1	8	-	8	-	-	-	-
DHAKA	DAC	BANGLADESH	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>TOTAL</b>		<b>609</b>	<b>465</b>	<b>1,074</b>	<b>183,702</b>	<b>183,903</b>	<b>367,605</b>	<b>16</b>	<b>558</b>	<b>574</b>	

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

การจัดการจราจรท่าอากาศยานสากลภูเก็ต

โดยจัดแบ่งตามเมือง ปี 2009

(มกราคม - กรกฎาคม)

Cities	Code	Country	Aircraft Movements		Passengers		Freight (tonnes)				
			From	To	Total	From	To	Total	From	To	Total
BILLUND	BLL	DENMARK	9	10	19	1,788	3,174	4,962	-	-	-
COPENHAGEN	CPH	DENMARK	39	52	91	21,788	23,293	45,081	-	5	5
OSLO	OSL	NORWAY	34	28	62	11,765	13,342	25,107	2	2	4
ARANDA	ARN	SWEDEN	132	101	233	39,410	45,454	84,864	8	41	49
NORRKOPING	NRK	SWEDEN	-	1	1	329	329	658	-	-	-
FROSON	OSD	SWEDEN	-	-	-	120	120	240	-	-	-
GOTHENBURG-LANDVETTER	GOT	SWEDEN	38	31	69	14,642	17,616	32,258	-	4	4
GOTHENBURG	GSE	SWEDEN	-	-	-	1,372	1,376	2,748	-	-	-
KALMAR	KLR	SWEDEN	-	-	-	203	322	525	1	-	1
KALLAX	LLA	SWEDEN	8	5	13	1,735	1,730	3,465	-	-	-
OREBRO	ORB	SWEDEN	2	-	2	327	720	1,047	-	-	-
UMEA	UME	SWEDEN	-	-	-	210	335	545	-	-	-
VAXJO	VXO	SWEDEN	1	-	1	-	653	653	-	-	-
MANILA	MNL	PHILIPPINE	-	1	1	-	-	-	-	-	-
HANOI	HAN	VIETNAM	1	2	3	1	1	2	-	-	-
CHITTAGONG	CGP	BANGLADESH	1	-	1	-	-	-	-	-	-
AHMEDABAD	AMD	INDIA	4	14	18	900	895	1,795	-	-	-
BANGALORE	BLR	INDIA	2	1	3	-	-	-	-	-	-

MUMBAI	BOM	INDIA	8	9	17	59	31	90	-	-	-	-
CALCUTTA	CCU	INDIA	2	5	7	-	14	14	-	-	-	-
CHONGQING	CKG	INDIA	2	2	4	226	162	388	-	-	-	-
DELHI	DEL	INDIA	6	8	14	38	52	90	-	-	-	-
GOA	GOI	INDIA	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
HYDERABAD	HYD	INDIA	4	3	7	-	3	3	-	-	-	-
PORT BLAIR	IXZ	INDIA	2	1	3	2	2	4	-	-	-	-
LUCKNOW	LKO	INDIA	-	1	1	-	1	1	-	-	-	-
MADRAS	MAA	INDIA	5	5	10	-	12	12	-	-	-	-
PUNE	PNQ	INDIA	-	-	-	-	8	8	-	-	-	-
THIRUVANANTHAPURAM	TRV	INDIA	-	1	1	-	2	2	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>TOTAL</b>		<b>300</b>	<b>282</b>	<b>582</b>	<b>94,915</b>	<b>109,647</b>	<b>204,562</b>	<b>11</b>	<b>52</b>	<b>63</b>	

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



LIIRT

## อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ\*

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) หรือที่เรียกว่าอนุสัญญาชิคาโกนั้นเปรียบเสมือนธรรมนูญการบินระหว่างประเทศเพราะกำหนดให้รัฐภาคีมีสิทธิและหน้าที่หลายประการ อีกทั้งยังได้สถาปนาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศขึ้นทำหน้าที่วางมาตรฐานการบินต่าง ๆ ทั้งนี้พอจะสรุปสาระสำคัญของอนุสัญญาชิคาโกได้ดังนี้

- ยอมรับว่ารัฐทุกรัฐ ทั้งรัฐภาคีและมีใช้ภาคี มีอธิปไตยโดยเฉพาะและสมบูรณ์ในห้วงอากาศเหนือดินแดนอาณาเขตและทะเลอาณาเขต (ข้อ ๑ และข้อ ๒) การบินระหว่างประเทศจะมีขึ้นได้ก็แต่โดยได้รับความยินยอมจากรัฐที่เกี่ยวข้องแล้วเท่านั้น ความยินยอมเช่นนี้อาจจะอยู่ในรูปของการอนุญาตฝ่ายเดียว ความตกลงทวิภาคี หรือความตกลงพหุภาคีก็ได้ สำหรับสถานะของห้วงอากาศเหนือพื้นที่ทางทะเลนอกเหนือจากทะเลอาณาเขตนั้น อนุสัญญาชิคาโก มิได้ระบุไว้ คงมีแต่การกำหนดให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมีอำนาจออกกฎหมายทางอากาศเหนือทะเลหลวง (ข้อ ๑๒)

- ใช้หลัก “ภารกิจ” ในการจำแนกอากาศยานราชการออกจากอากาศยานพลเรือน ทั้งนี้อากาศยานพลเรือนเท่านั้นที่จะอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา (ข้อ ๓) อากาศยานที่ “ใช้” ในบริการฝ่ายทหาร สุลกากร และตำรวจ จะถือเป็นอากาศยานที่ใช้ในราชการส่วนอื่น เช่น การทำฝนหลวง จะไม่ถือเป็นอากาศยานราชการ ส่วนในกรณีที่น่าอากาศยานทหารไปใช้ในภารกิจพลเรือนอากาศยานนั้นก็จะเป็นอากาศยานพลเรือนที่ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของอนุสัญญา

- ห้ามมิให้ใช้อากาศยานพลเรือนเพื่อความมุ่งประสงค์ที่ขัดต่อความมั่นคงระหว่างประเทศ (ข้อ ๔)

- ตกลงให้อากาศยานของรัฐภาคีมีสิทธิผ่านแดนแบบไม่ประจำได้ (ข้อ ๕ วรรคแรก) แต่ถ้าจะใช้สิทธิขนส่งแบบไม่ประจำก็ต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายภายในของรัฐที่เกี่ยวข้อง (ข้อ ๕ วรรคสอง)

- ห้ามมิให้มีบริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำ เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตจากรัฐที่เกี่ยวข้องแล้วเท่านั้น (ข้อ ๖)

- รัฐภาคีมีสิทธิปฏิเสธไม่ให้สิทธิคาโบตาจแก่อากาศยานต่างชาติ ในกรณีที่มีการให้สิทธิคาโบตาจ รัฐภาคีจะให้สิทธิ โดยเฉพาะเจาะจงแก่สายการบินต่างชาติสายหนึ่งสายเดียวไม่ได้ (ข้อ ๗)

- รัฐภาคีอาจกำหนดเขตห้ามบินหรือเขตจำกัดการบินเหนืออาณาเขตของตนก็ได้ แต่จะต้องไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ (ข้อ ๘)

- รัฐภาคีอาจกำหนดข้อบังคับให้อากาศยานของรัฐภาคีอื่นต้องบินเข้าหรือออกจากประเทศของตน ท่าอากาศยานสุลกากร (ข้อ ๑๐)

- รัฐภาคีจะต้องไม่เลือกปฏิบัติในการใช้ข้อบังคับทางอากาศเกี่ยวกับการเข้ามาหรือออกจากอาณาเขตของตน แก้อากาศยานของรัฐภาคีอื่น (ข้อ ๑๑)

\*ประเสริฐ ป้อมทองศึก, “ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ”, สำนักพิมพ์วิญญูชน, เมษายน ๒๕๔๕, หน้า ๓๕-๔๑

- รัฐภาคีต้องไม่เลือกปฏิบัติกับอากาศยานของรัฐภาคีอื่นในการใช้ท่าอากาศยานเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และบริการวิทยุและอุตุนิยมวิทยาของตนที่เปิดให้ใช้แก่สาธารณะ (ข้อ ๑๕ วรรคหนึ่ง)
- รัฐภาคีต้องไม่เลือกปฏิบัติในการเก็บค่าภาระสำหรับการใช้ท่าอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (ข้อ ๑๕ วรรคสอง)
- รัฐภาคีจะเก็บค่าสิทธิสำหรับการได้สิทธิบินผ่านหรือเข้าออกอาณาเขตของตนไม่ได้ (ข้อ ๑๕ วรรคสองตอนท้าย)
- รัฐภาคีมีหน้าที่จะต้องให้ความช่วยเหลืออากาศยานประสบทุกข์ภัยที่เข้ามาในอาณาเขตของตน (ข้อ ๒๕)
- รัฐภาคีที่อุบัติเหตุอากาศยานเกิดขึ้นในรัฐของตน มีหน้าที่ต้องทำการสืบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุนั้น (ข้อ ๒๖)
- ใช้หลักสัญชาติอากาศยานเป็นจุดเกาะเกี่ยวในการควบคุมให้อากาศยานดำเนินการอย่างปลอดภัย โดยกำหนดให้อากาศยานมีสัญชาติของรัฐผู้จดทะเบียนเพียงสัญชาติเดียว ทั้งนี้ รัฐผู้จดทะเบียนอากาศยานจะมีหน้าที่ อำนาจ และสิทธิบางประการ เช่น หน้าที่ควบคุมให้อากาศยานสัญชาติตนต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับการบินต่าง ๆ (ข้อ ๑๒) อำนาจออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศยาน (ข้อ ๓๑) ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน (ข้อ ๓๒) และใบอนุญาตให้ติดตั้งและใช้เครื่องวิทยุ (ข้อ ๓๐) สิทธิเข้าร่วมสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยาน (ข้อ ๒๖) นอกจากนี้ อนุสัญญาชิคาโกยังเปิดช่องให้มีการพัฒนาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนสัญชาติของอากาศยานขององค์การระหว่างประเทศไว้อีกด้วย (ข้อ ๗๗ ถึง ๗๘)
- สถาปนารองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ที่สำคัญ เช่น พิจารณารับหรือถอดถอนสมาชิกแห่งอนุสัญญา (บริหาร) ออกภาคผนวกต่อท้ายอนุสัญญา เสนอแก้ไขอนุสัญญา (นิติบัญญัติ) ระบุข้อพิพาทระหว่างรัฐภาคี (ตุลาการ) เป็นต้น นอกจากนี้องค์การการบินฯ ยังมีส่วนสำคัญในการจัดทำสนธิสัญญาเกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศอีกหลายฉบับและที่สำคัญในปัจจุบัน องค์การการบินฯ ได้เริ่มพัฒนาบทบาทในการติดตามตรวจสอบให้รัฐภาคีบังคับใช้มาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกอนุสัญญาชิคาโกอีกด้วย อนึ่ง เดิมองค์การการบินฯ มิได้เป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับสหประชาชาติ แต่อย่างไรก็ตาม ใน ค.ศ. ๑๙๔๘ องค์การการบินฯ ได้เข้าเป็นทบวงการชำนัญพิเศษของสหประชาชาติ โดยการทำความตกลงกันระหว่าง ๒ องค์การ

อนุสัญญาชิคาโกได้ใช้บังคับมาเป็นเวลากว่า ๕๐ ปีแล้ว ซึ่งก็มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง แต่ส่วนใหญ่จะแก้ไขในประเด็นเกี่ยวกับการจัดองค์กร เช่น การเพิ่มที่นั่งในคณะมนตรี การถอดถอนสมาชิกภาพ เป็นต้น ส่วนการปรับปรุงเนื้อหาสารบัญญัตินั้น แม้จะมีหลายข้อที่สมควรปรับปรุงก็ตาม เช่น ข้อ ๗ กา โบตาจ ข้อ ๒๖ การสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานข้อ ๕๔ การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา เป็นต้น แต่เท่าที่ผ่านมา มีการแก้ไขเพิ่มเติมเพียง ๒ เรื่อง เท่านั้น คือ



- ยืนยันว่ารัฐทุกรัฐมีพันธกรณีตามกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศที่จะละเว้นจากการใช้อาวุธต่ออากาศยานพลเรือนในระหว่างการบิน (ข้อ ๓ ทวิ) การแก้ไขเพิ่มเติมในข้อนี้มีสาเหตุสืบเนื่องมาจากกรณีที่รัสเซียยิงเครื่องบินโดยสารของสายการบิน Korean Air ตกเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ค.ศ. ๑๙๘๓ มีคนตายเกือบสามร้อยคน

- ตกลงยอมรับว่ารัฐภาคีสามารถโอนหน้าที่บางประการเกี่ยวกับการดูแลความปลอดภัยของอากาศยานให้แก่รัฐภาคีอีกรัฐหนึ่งได้ ในกรณีที่มีการเช่าอากาศยานระหว่างประเทศ (ข้อ ๘๓ ทวิ)

กล่าวโดยสรุปแล้วอนุสัญญาชิคาโกนั้นประสบความสำเร็จอย่างมากในการวางกลไกกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยของการบินพลเรือน ที่จำเป็นต้องทำให้ทั่วโลกใช้มาตรฐานเดียวกัน มิฉะนั้นแล้วการบินระหว่างประเทศก็จะเกิดความโกลาหลอย่างยิ่ง ถ้าแต่ละประเทศใช้กฎหมายทางอากาศที่ต่างกัน ใช้ภาษา และสัญลักษณ์ที่ต่างกัน ใช้คลื่นวิทยุคนละความถี่กัน เป็นต้น หลักกฎหมาย ๒ เรื่องที่เป็นหัวใจของความปลอดภัยทางการบินคือ (๑) หลักอธิปไตยเหนือห้วงอากาศ ซึ่งรัฐผู้มีอำนาจอธิปไตยนั้น ต้องบริหารจัดการน่านฟ้าของตนอย่างมีประสิทธิภาพ และปลอดภัย (๒) หลักสัญชาติอากาศยาน ซึ่งรัฐเจ้าของสัญชาติมีหน้าที่ต้องกำกับดูแลความปลอดภัยทั้งในตัวอากาศยานเองและต่อบุคคลที่ต้องเกี่ยวข้องกับอากาศยานนั้น



### สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ  
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙  
ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ  
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
  - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙  
ด้านเศรษฐกิจ พาณิชย การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย  
อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
  - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙  
ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี  
การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน
๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓  
ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น.  
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘

พิมพ์ที่สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร  
ออกแบบปกโดย น.ส.รติมา ศาართვეลา



**LIRT**

Legislative Institutional Repository of Thailand