

รายการอ้างอิง



ภาษาไทย

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย. รายละเอียดเกี่ยวกับการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย.
กรุงเทพมหานคร : ฝ่ายกฎหมาย, 2537. (อัดสำเนา)

“การบินไทย - สหรัฐฯ” ข่าวพาณิชย์ (18-24 ธันวาคม 2534) : 6-7.

ข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 22.

ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐอเมริกา ฉบับ พ.ศ. 2490.

ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐอเมริกา ฉบับ พ.ศ. 2522.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. คณะนิติศาสตร์. รายงานการวิจัยเรื่องการค้าบริการภายใต้กรอบการ
เจรจาทางการค้าพหุภาคีรอบอุรุกวัย สาขาการขนส่งทางอากาศ. กรุงเทพมหานคร :
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.

จุดจบสัญญาการบินระหว่างไทย - สหรัฐ ปี 2522 เมื่ออะไรจะเกิดก็ต้องเกิด วารสารธุรกิจ
ท่องเที่ยว 3 (มกราคม 2534) : 15-28.

จุมพต สายสุนทร. คำแปลความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ. กรุงเทพมหานคร :
สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2537.

ชลด ว่องวัฒนาภิกุล. กฎหมายอากาศ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง,
2533.

ชาญชัย อมตศิริกุล. บทบาทรัฐวิสาหกิจในฐานะเครื่องมือในการพัฒนาประเทศ : สถานะปัจจุบัน. กรุงเทพมหานคร : คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529 (พิมพ์ดีด)

บรรลือ คงจันทร์. ข้อเสนอแนะทางกฎหมายในการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกา. วารสารนิติศาสตร์ 4 (2525) : 108.

บริษัทการบินไทย จำกัด. ความเป็นมาของการบอกเลิกความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างไทย-สหรัฐอเมริกา ฉบับลงวันที่ 7 ธันวาคม 2522 (อัคสำเนา)

บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) นโยบายการบินของสหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2536.
กรุงเทพมหานคร : ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมการบิน, 2536.
(พิมพ์ดีด).

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. อุตสาหกรรมการบิน. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2532.

ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58.

ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 281.

ปิดน่านฟ้าไทย-สหรัฐฯ เมื่อเสรีภาพไม่เท่าเทียมกัน. วารสารธุรกิจก้าวหน้า 3 (มกราคม) : 19-33.

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497.

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 67 ตอนที่ 32 6 มิถุนายน 2493.

ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 91 ตอนที่ 129 30 กรกฎาคม 2517.



รุ่งโรจน์ ศรีประเสริฐสุข. เอกสารการวิจัย เรื่องนโยบายการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินของประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร, 2531. (พิมพ์ดีด).

เลิกสิทธิการบินไทย-สหรัฐฯ ผลประโยชน์ของชาติ (ไหนด) สุญ ? ฐานเศรษฐกิจ (5-10 ธันวาคม 2533) : 80.

เศรษฐศาสตร์กิจการพาณิชย์, กรม. รวบรวมผลการเจรจาการค้าพหุภาคีรอบอุรุกวัย. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด, 2527.

สงครามชิงน้ำมันฟ้า ค.ศ.2000 บทพิสูจน์ผู้นำการบินไทย. วารสาร MEDIA 10 (มีนาคม 2537) : 36-40.

30 ชั่วโมงแห่งความล้มเหลวสิทธิการบินไทย-สหรัฐฯ. ประชาชาติธุรกิจ (24 - 27 มีนาคม 2534) : 4

สุข เปรุณาวิน. กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2513.

อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944.

ภาษาอังกฤษ

Bowersox, Donald J., Calabro, Pat J. and Waganheim, George D. Introduction to Transportation. New York : Macmillan Publishing Co. Inc., 1981.

Cheng, Chie - Jui. The Changing Features of Aviation Policy in Asian Countries in Tanja L. Masson - Zwaan and pablo M.j. Mendes de Leon (eds), Air and Space Law : De Lege Ferenda, pp. 4-5 Netherland : Martinus Nijhoff Publishers, 1992.

Cheng, Bin. The law of international air transport. London :Steven & Sons Limited, 1962.

Coyle, John J., Bardi, Edward J. and Cavinato, Joseph L. Transportation. St Paul: West Publishing Company, 1990.

Diederiks-Verchoor, I.H. Ph. An Introduction to Air Law 2nd ed. Netherland : Kluwer Law and Tasation Publisher. 1985.

Federal Aviation Act of 1952.

Goyder, Neale A., The Antitrust Law of the U.S.A. 3th ed. Cambridge University Press, 1980.

International Air Transportation Competetion Act of 1979.

International Civil Aviation Organization. Doc 9440. Policy and Guidance Material on International Air The Regulation of International Transport.

International Civil Aviation Organization, Doc 9568 Annaul Report of the Council-1990, Documentation for the Session of Assembly in 1992. Mantreal : ICAO, 1991.

Kane, Robert M. and Vose, Allan D. Air Transportation. Iowa : Kendall Hunt Publishing Co., 1987.

Lockin, Philippe D. Ph.D. Economic of transpotation. Homewood : Richard D. Irwin, Inc, 1966.

McNair, Arnold Duncan. The Law of the Air. London : Stevens & Sons, 1964.

Naveau, Jacque. International Air Transportation in a Changing World. Brussels : Emile Bruylant, 1988.

Shawcross and Beaumont. Air Law 4th ed. London : Butterworth, 1984.

Shawcross and Beaumont. Air Law 4th London : Butterworth, 1984.

Sinclair, Ian McTaggart The Vienna Convention on the Law of Treaties : Oceana Publications Inc, 1985.

Taxewell, Ellett E. Taken by Individual States : Leberal Journal of Air Law and Commerce 53 (1988) : 629.

The Claton Act of 1914.

The Sherman Act of 1890.

Wells, Alexander T. Air Transportation ; A management perspective. California : Wadsworth Publishing Co., 1984.

Williams, Earnest W. The Future of American Transportation. New Jersey : Prentice Hall Inc, 1971.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.**INTERNATIONAL AIR SERVICES TRANSIT AGREEMENT**

The Final Act of the International Civil Aviation Conference (Chicago, 1944), includes, inter alia, the International Air Services Transit Agreement by which non-traffic rights for scheduled services are exchanged multilaterally. As at the date of publication of this document, one hundred Contracting States have ratified this Agreement.

The States which sign and accept this International Air Services Transit Agreement, being members of the International Civil Aviation Organization, declare as follows:

Article I**Section 1**

Each Contracting State grants to the other Contracting States the following freedoms of the air in respect of scheduled international air services

- 1) the privilege to fly across its territory without landing;
- 2) the privilege to land for non-traffic purposes.

The privilege of this section shall not be applicable with respect to airports utilized for military purposes to the exclusion of any scheduled international air services. In areas of active hostilities or of military occupation, and in time of war along the supply routes leading to such areas, the exercise of such privileges shall be subject of the approval of the competent military authorities.

Section 2

The exercise of the foregoing privileges shall be in accordance with the provisions of the Interim Agreement on International Civil Aviation and, when it comes into force, with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, both drawn up at Chicago on December 7.

Section 3

A Contracting State granting to the airlines of another Contracting State the privilege to stop for non-traffic purposes may require such airlines to offer reasonable commercial service at the points at which such stops are made.

Such requirement shall not involve any discrimination between airlines operating on the same route, shall take into account the capacity of the aircraft, and shall be exercised in such a manner as not to prejudice the normal operations of the international air services concerned or the rights and obligations of a Contracting State.

Section 4

Each Contracting State may, subject to the provisions of this Agreement,

- 1) designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airport which any such service may use:

- 2) impose or permit to be imposed on any such service just and reasonable charges for the use of such airports and other facilities; these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services: provided that, upon representation by an interested Contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council of

the International Civil Aviation Organization established under the above-mentioned Convention, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned.

Section 5

Each contracting State reserves the right to withhold or revoke a certificate or permit to an air transport enterprise of another State in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in nationals of a Contracting State, or in case of failure of such air transport enterprise to comply with the laws of the State over which it operates, or the perform its obligations under this Agreement.

Article II

Section 1

A Contracting State which deems that action by another Contracting State under this Agreement is causing injustice or hardship to it, may request the Council to examine the situation. The Council shall thereupon inquire into the matter, and shall call the States concerned into consultation. Should such consultation fail to resolve the difficulty, the Council may make appropriate findings and recommendations to the Contracting States concerned. If thereafter a Contracting State concerned shall in the opinion of the Council unreasonably fail to take suitable corrective action, the Council may recommend to the Assembly of the above-mentioned Organization that such Contracting State be suspended from its rights and privileges under this Agreement until such action has been taken. The Assembly by a two-thirds vote may so suspend such Contracting state for such period of time as if may deem proper or until the counel shall find that corrective action has been taken by such state

Section 2

If any disagreement between two or more Contracting States relating to the interpretation or application of this Agreement cannot be settled by negotiation, the provisions of Chapter XVIII of the above-mentioned Convention shall be applicable in the same manner as provided therein with reference to any disagreement relating to the interpretation of application of the above-mentioned Convention.

Article III

This Agreement shall remain in force as long as the above-mentioned Convention; provided, however, that any Contracting State, a party to the present Agreement, may denounce it on one year's notice given by it to the Government of the United States of America, which shall at once inform all other Contracting States of such notice and withdrawal

Article IV

Pending the coming into force of the above-mentioned Convention, all references to it herein, other than those contained in Article II, Section 2, and Article V, shall be deemed to be references to the Interim Agreement on International Civil Aviation drawn up at Chicago on December 7, 1944: and references to the International Civil Aviation Organization, the Assembly, and the Council shall be deemed to be references to the Provisional international Civil Aviation Organization, the Interim Assembly, and Interim Council respectively.

Article V

For the purposes of this Agreement, "territory" shall be defined as in Article 2 of the above-mentioned Convention.

Article VI

The undersigned delegates to the International Civil Aviation Conference, convened in Chicago on November 1, 1944, have affixed their signatures to this Agreement with the understanding that the Government of the United States of America shall be informed at the earliest possible date by each of the governments on whose behalf the Agreement has been signed whether signature on its behalf shall constitute an acceptance of the Agreement by that government and an obligation binding upon it.

Any State a member of the International Civil Aviation Organization may accept the present Agreement as an obligation binding upon it by notification of its acceptance to the Government of the United States, and such acceptance shall become effective upon the date of the receipt of such notification by that Government

This Agreement shall come into force as between Contracting States upon its acceptance by each of them. Thereafter it shall become binding as to each other State indicating its acceptance to the Government of the United States on the date of the receipt of the acceptance by that Government. The Government of the United States shall inform all signatory and accepting States of the date of all acceptances of the Agreement, and of the date on which it comes into force for each accepting state

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, having been duly authorized, sign this Agreement on behalf of their respective governments on the dates appearing opposite their respective signatures.

DONE at Chicago the seventh day of December, 1944, in the English language. A text drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be opened for signature at Washington, D.C. Both texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted

by that Government to the governments of all the States which may sign or accept this Agreement.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT AGREEMENT

The Final Act of the International Civil Aviation Conference (Chicago, 1944) also included the international Air Transport Agreement. This agreement for the multilateral exchange of rights came into force for nineteen States, eight of which subsequently denounced it. The text was drawn up in the English language and no translation has been formally adopted. The French, Spanish and Russian versions have been translated by the ICAO Secretariat

Note.- In 1947 the Air Transport Committee of the Provisional ICAO expanded the text of the International Air Transport Agreement and produced a Multilateral Agreement on Commercial Rights in International Civil Air Transport which sought to "confer a regulated freedom of the air" by the inclusion, inter alia, of articles on capacity, rates and fares, and fair competition.

The States which sign and accept this International Air Transport Agreement, being members of the International Civil Aviation Organization, declare as follows:

Article I

Section 1

Each Contracting State grants to the other Contracting States the following freedoms of the air in respect of scheduled international air services:

- 1) The privilege to fly across its territory without landing;

- 2) The privilege to land for non-traffic purposes;
- 3) The privilege to put down passengers, mail and cargo taken on in the territory of the State whose nationality the aircraft possesses;
- 4) The privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of the State whose nationality the aircraft possesses;
- 5) The privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of any other Contracting State and the privilege to put down passengers, mail and cargo coming from any such territory

With respect to the privileges specified under paragraphs (3), (4), and (5) of this section, the undertaking of each Contracting State relates only to through services on a route constituting a reasonably, direct line out from and back to the homeland of the State whose nationality the aircraft possesses.

The privileges of this section shall not be applicable with respect to airports utilized for military purposes to the exclusion of any scheduled international air services. In areas of active hostilities or of military occupation, and in time of war along the supply routes leading to such areas, the exercise of such privileges shall be subject to the approval of the competent military authorities.

Section 2

The exercise of the foregoing privileges shall be in accordance with the provisions of the Interim Agreement on International Civil Aviation and, when it comes into force, with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, both drawn up at Chicago on December 7, 1944.



Section 3

A Contracting State granting to the airlines of another Contracting State the privilege to stop for non-traffic purposes may require such airlines to offer reasonable commercial service at the points at which such stops are made. Such requirement shall not involve any discrimination between airlines operating on the same route, shall take into account the capacity of the aircraft, and shall be exercised in such a manner as not to prejudice the normal operations of the international air services concerned or the rights and obligations of any Contracting State.

Section 4

Each Contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other Contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each Contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.

Section 5

Each Contracting State may, subject to the provisions of this Agreement,

- 1) Designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use:

- 2) Impose or permit to be imposed on any such service just and reasonable charges for the use for such airport and other facilities; these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services: provided that, upon representation by an interested Contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council of the International Civil Aviation Organization established under the over-mentioned Convention,

which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned.

Section 6

Each Contracting State reserves the right to withhold or revoke a certificate or permit to an air transport enterprise of another State in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in national of a Contracting State, or in case of failure of such air transport enterprise to comply with the laws of the State over which it operates, or to perform its obligations under this Agreement.

Article II

Section 1

The Contracting States accept this Agreement as abrogating all obligations and understandings between them which are inconsistent with its terms, and undertake not to enter into any such obligations and understandings. A Contracting State which has undertaken any other obligations inconsistent with this agreement shall take immediate steps to procure its release from the obligations. If an airline of any Contracting State has entered into any such inconsistent obligations, the State of which it is a national shall use its best efforts to secure their termination forthwith and shall in any event cause them to be terminated as soon as such action can lawfully be taken after the coming into force of this Agreement

Section 2

Subject to the provisions of the preceding section, any Contracting State may make arrangements concerning international air services not inconsistent with this Agreement. Any such arrangement shall be forthwith registered with the Council, which shall make it public as soon as possible.

Article III

Each Contracting State undertakes that in the establishment and operation of through services due consideration shall be given to the interests of the other Contracting States so as not to interfere unduly with their regional services or to hamper the development of their through services

Article IV

Section 1

Any Contracting State may by reservation attached to this Agreement at the time of signature or acceptance elect not to grant and receive the rights and obligations of Article 1, Section 1, paragraph (5), and may at any time after acceptance, on six months' notice given by it to the Council, withdraw itself from such rights and obligations. Such Contracting State may on six months' notice to the Council assume or resume, as the case may be, such rights and obligations. No Contracting State shall be obliged to grant any rights under the said paragraph to any Contracting State not bound thereby.

Section 2

A Contracting State which deems that action by another Contracting State under this Agreement is causing injustice or hardship to it, may request the Council to examine the situation. The Council shall thereupon inquire into the matter, and shall call the States concerned into consultation. Should such consultations fail to resolve the difficulty, the Council may make appropriate findings and recommendations to the Contracting states concerned. If thereafter a Contracting State concerned shall in the opinion of the Council unreasonably fail to take suitable corrective action, the Council may recommend to the Assembly of the above-mentioned Organization the such Contracting State be suspended from its rights and privileges under this Agreement until such action has been taken. The Assembly by a two-thirds vote

may so suspend such Contracting State for such period of time as it may deem proper or until the Council shall find that corrective action has been taken by such state.

Section 3

If any disagreement between two or more Contracting State relating to the interpretation or application of this Agreement cannot be settled by negotiation, the provisions of Chapter XVIII of the above-mentioned Convention shall be applicable in the same manner as provided therein with reference to any disagreement relating to the interpretation or application of the above-mentioned Convention.

Article V

This Agreement shall remain in force as long as the above-mentioned Convention; provided, however, that any Contracting State, a party to the present Agreement, may denounce it on one year's notice given by it to the Government of the United States of America, which shall at once inform all other Contracting States of such notice and withdrawal.

Article VI

Pending the coming into force of the above-mentioned Convention, all references to it herein other than those contained in Article IV, Section 3, and Article VII shall be deemed to be references to the interim Agreement on International Civil Aviation drawn up at Chicago on December 7, 1944; and references to the International Civil Aviation Organization, the Assembly, and the Council shall be deemed to be references to the Provisional International Civil Aviation Organization, the Interim Assembly, and the interim Council, respectively.

Article VII

For the purposes of this Agreement, "territory" shall be defined as in Article 2 of the above-mentioned Convention.

Article VIII

Signatures and Acceptances of Agreement

The undersigned Delegates to the International Civil Aviation Conference, convened in Chicago on November 1, 1944, have affixed their signatures to this Agreement with the understanding that the Government of the United States of America shall be informed at the earliest possible date of each of the governments on whose behalf the Agreement has been signed whether signature on its behalf shall constitute an acceptance of the Agreement by that government and an obligation binding upon it.

Any State a member of the International Civil Aviation Organization may accept the present Agreement as an obligation binding upon it by notification of its acceptance to the Government of the United States, and such acceptance shall become effective upon the date of the receipt of such notification by that Government.

This Agreement shall come into force as between Contracting States upon its acceptance by each of them. Thereafter it shall become binding as to each other State indicating its acceptance to the Government of the United States on the date of the receipt of the acceptance by that Government. The Government of the United States shall inform all signatory and accepting States of the date of all acceptances of the Agreement, and of the date on which it comes into force for each accepting state.

REGULATION OF CAPACITY IN INTERNATIONAL AIR TRANSPORT SERVICES

MODEL CLAUSE FOR BERMUDA I TYPE METHOD

1. The air transport facilities available to the travelling public should bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.
2. The Designated airline or airlines of each Contracting Party shall have a fair and equal opportunity to (compete) (operate) on any agreed route between the territories of the two Contracting Parties.
3. Each Contracting Party shall take into consideration the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly their opportunity to offer the services covered by this Agreement.
4. Services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:
 - a) the traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
 - b) the requirements of through airline operations; and
 - c) The traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services

5. Consultations between the Contracting Parties shall be arranged whenever a Party requests that the capacity provided under the Agreement be reviewed to ensure the application of the principles in the Agreement govern the conduct of the services.

MODEL CLAUSE FOR PREE-DETERMINATION METHOD

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.
2. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Party.
3. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
4. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
5. Neither Party shall require the filing of schedules, programmes for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce uniform may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

MODEL CLAUSE FOR PREDETERMINATION METHOD

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be agreed between, or approved by, the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.
2. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision at reasonable load factors of capacity adequate to meet the traffic requirements between the territories of the two Contracting Parties.
3. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services between their respective territories so as to achieve equality and mutual benefit, in principle by equal sharing of the total capacity between the Contracting Parties.
4. Each Contracting Party and its designated airline(s) shall take into consideration the interests of the other Contracting Party and its designated airline(s) so as not to affect unduly the services which the latter provides.
5. If, on review, the Contracting Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity (including seasonal variations) Previously agreed to be provided.

ภาคผนวก ข.

ประกาศ
เรื่องใช้ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่ง
ราชอาณาจักรไทย กับรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา
ว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่าง
อาณาเขตของแต่ละฝ่าย

มีพระบรมราชโองการให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า

โดยที่ได้มีการลงนามในความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาล
แห่งสหรัฐอเมริกา ว่าด้วยบริการเดินอากาศ ระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่าย ที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่
๒๖ กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๕๐ และ

โดยที่ข้อ ๑๒ แห่งความตกลงดังกล่าวได้บัญญัติว่าความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับตั้ง
แต่วันลงนาม

ฉะนั้น ความตกลงนี้จึงเป็นอันใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ พุทธศักราช ๒๕๕๐
เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๓ มีนาคม พุทธศักราช ๒๕๕๐ เป็นปีที่ ๖ ในรัชกาลปัจจุบัน

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

จอมพล ป. พิบูลสงคราม

นายกรัฐมนตรี

**ความตกลงระหว่างรัฐบาลราชอาณาจักรไทย
กับรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา
ว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตต์ของแต่ละฝ่าย**

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา

โดยคำนึงถึงข้อตกลงซึ่งได้ลงนามไว้เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 ในการประชุมการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ชิคาโก เพื่อยึดถือแบบมาตรฐานแห่งความตกลงสำหรับเส้นทางเดินอากาศและบริการเดินอากาศ และด้วยความปรารถนาที่จะเร้าและส่งเสริมระหว่างกันและกันซึ่งการพัฒนาการขนส่งทางอากาศระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐต่อไปอีก รัฐบาลทั้งสองอันเป็นภาคีของการจัดการในเรื่องนี้ จึงได้แต่งตั้งผู้แทนซึ่งได้รับการมอบหมายโดยถูกต้อง และได้ตกลงกันให้ใช้บทบัญญัติต่อไปนี้ควบคุมการพัฒนาบริการขนส่งทางอากาศระหว่างอาณาเขตต์ของแต่ละฝ่าย

ข้อ 1

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิต่าง ๆ ดังระบุไว้ในภาคผนวกแห่งความตกลงนี้ แก่อีกฝ่ายตามที่จำเป็นเพื่อสถาปนาเส้นทางเดินอากาศพลเรือนระหว่างประเทศและบริการต่าง ๆ ดังที่กล่าวไว้ในภาคผนวกนั้น บริการเช่นนั้นจะเริ่มดำเนินในทันทีหรือในวันต่อไปภายหลังก็ได้ แล้วแต่ภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้สิทธิจะเลือก

ข้อ 2

บริการเดินอากาศดังกล่าวแต่ละบริการจะเริ่มดำเนินการในทันทีที่ทันทีที่ภาคีผู้ทำความตกลงที่ได้สิทธิตามข้อ 1 ในการกำหนดสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายสำหรับเส้นทางที่เกี่ยวข้อง ได้ให้อนุญาตแก่สายการบินสายหนึ่งสำหรับเส้นทางนั้น และภายในบังคับแห่งบทบัญญัติข้อ 6 แห่งความตกลงนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สิทธิจะต้องผูกพันที่จะให้อนุญาตที่เหมาะสมสำหรับดำเนินการแก่สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายดังกล่าว โดยมีเงื่อนไขว่าสายการบินต่าง ๆ ที่ได้

รับการกำหนดเช่นว่า อาจจะต้องแสดงคุณสมบัติต่อเจ้าหน้าที่การบินผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สิทธิตามกฎหมาย และข้อบังคับซึ่งตามปกติเจ้าหน้าที่เหล่านี้ใช้บังคับก่อนที่จะอนุญาตให้สายการบินดำเนินการตามที่คำริโดยความตกลงฉบับนี้ และโดยมีเงื่อนไขว่าในเขตต์ที่มีการศึกษาหรือการยึดครองทางทหาร หรือในเขตต์ที่ได้รับกะทบกระเทือนแต่การนั้น การเริ่มดำเนินการดังกล่าวจักต้องได้รับอนุมัติจากเจ้าหน้าที่ทหารผู้มีอำนาจก่อน

ข้อ 3

เพื่อที่จะป้องกันการเลือกปฏิบัติ และเพื่อที่จะประกันความเสมอภาคแห่งผลประโยชน์ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองตกลงว่า

(ก) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บบรรดาค่าภาระที่เป็นธรรมและชอบด้วยเหตุผล สำหรับการใช้ท่าอากาศยานสาธารณะต่าง ๆ และความสะดวกอื่น ๆ ภายใต้วความควบคุมของตน ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงกันว่าอย่างไรก็ดี บรรดาค่าภาระเหล่านี้จักต้องไม่สูงกว่าที่อากาศยานแห่งชาติของตนซึ่งดำเนินบริการระหว่างประเทศเช่นเดียวกันต้องชำระในการใช้ท่าอากาศยานและความสะดวกเช่นว่านั้น

(ข) น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันลีน และเครื่องอะไหล่ที่นำมายังอาณาเขตต์ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง โดยภาคีผู้ทำความตกลงหรือคนชาติของอีกฝ่ายหนึ่ง และตั้งใจโดยเฉพาะเพื่อการใช้ของอากาศยานของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น จะได้รับผลประโยชน์อันเกี่ยวกับภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียมการตรวจ หรือค่าภาษี หรือค่าภาระอื่น ๆ ที่เรียกเก็บโดยภาคีผู้ทำความตกลงที่เป็นเจ้าของอาณาเขตต์ที่ของถูกนำเข้าเช่นเดียวกันที่ใช้บังคับแก่สายการบินของชาติตน และสายการบินของชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่ง

(ค) น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันลีน เครื่องอะไหล่ เครื่องบริภัณฑ์ประจำ และพัสดุของอากาศยานที่เก็บอยู่บนอากาศยานพลเรือนของสายการบินแห่งภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ซึ่งได้รับอนุญาตให้ดำเนินการบินในเส้นทางและบริการตามที่กล่าวในภาคผนวก เมื่อเข้ามาถึงหรือออกจากอาณาเขตต์ของภาคีผู้ทำความตกลงกันอีกฝ่ายหนึ่ง จะได้รับยกเว้นจากค่าศุลกากร ค่าธรรมเนียมการตรวจ หรือค่าอากร หรือค่าภาระที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน ถึงแม้ว่าสัมภาระเช่นว่านั้นจะใช้หรือใช้หมดไปโดยอากาศยานนั้นระหว่างทำการบินในอาณาเขตต์นั้น

ข้อ 4

ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งออกให้หรือกระทำขึ้นสมบูรณ์แล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งยอมรับว่าสมบูรณ์ เพื่อกิจการที่จะดำเนินไปตามเส้นทางและบริการที่กล่าวไว้ในภาคผนวก อย่างไรก็ตามก็ดี ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ยอมรับใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่รัฐอื่นใดออกให้แก่คนชาติของตนเพื่อทำการบินเหนืออาณาเขตต์ของตน

ข้อ 5

(ก) กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับอากาศยานที่ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศจะเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตต์ของตน หรือเกี่ยวกับการดำเนินการ และการเดินอากาศของอากาศยานนั้นขณะอยู่ในอาณาเขตต์ของตน ให้ใช้บังคับแก่อากาศยานของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และอากาศยานนั้นจะต้องปฏิบัติตามในเมื่อเข้ามาใน หรือออกไปจาก หรือขณะอยู่ในอาณาเขตต์ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรก

(ข) กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับผู้โดยสารเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือของบรรทุกของอากาศยาน จะเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตต์ของตน เช่น ข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้า การตรวจปล่อย การเข้าเมือง หนังสือเดินทาง การศุลกากร และด่านกักตรวจโรคให้เป็นอันใช้บังคับแก่ผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานและของบรรทุกของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือแก่ผู้ทำการแทนบุคคลหรือสิ่งของดังกล่าว ในเมื่อเข้ามาในหรือออกไปจากหรือขณะอยู่ในอาณาเขตต์ของภาคีฝ่ายแรก

ข้อ 6

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะยึดหรือเพิกถอนใบสำคัญ หรือใบอนุญาตของสายการบินที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนด ในกรณีที่คุณไม่พอใจว่ากรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่แก่คนชาติของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือในกรณีที่คุณไม่พอใจว่าสายการบินที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนด มิได้ปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งเป็นเจ้าของอาณาเขตต์ที่สายการบิน

นั้นทำการบินอยู่เหนือ ดังกล่าวไว้ในข้อ 5 แห่งความตกลงนี้หรือถ้าหากมิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ อันเป็นเหตุให้ได้สิทธิตามความตกลงนี้และภาคผนวก

ข้อ 7

ความตกลงนี้และสัญญาที่เกี่ยวข้อ ให้จดทะเบียนกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศชั่วคราว หรือองค์คณะที่จะมาทำการแทน

ข้อ 8

ความตกลงนี้หรือสิทธิอันหนึ่งอันใด เพื่อบริการขนส่งทางอากาศที่ได้รับตามความตกลงดังกล่าว ภาติผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะเลิกได้โดยให้คำบอกกล่าวแก่ภาติผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเป็นเวลาหนึ่งปี

ข้อ 9

ถ้าหากภาติผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดพิจารณาว่า สมควรที่จะแก้ไขเส้นทางหรือเงื่อนไขใด ๆ ที่กำหนดไว้ในภาคผนวกต่อท้ายภาติผู้ทำความตกลงนั้นอาจขอให้มีการปรึกษาหารือระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาติผู้ทำความตกลงทั้งสองได้ การปรึกษาหารือเช่นนั้นให้เริ่มภายในระยะเวลาหกสิบวันนับจากวันขอ เมื่อเจ้าหน้าที่เหล่านี้ได้ตกลงระหว่างกันและกันให้แก้ไขหรือวางเงื่อนไขใหม่ อันกระทบถึงภาคผนวก คำแนะนำในเรื่องนี้จะมีผลต่อเมื่อได้มีการยืนยันโดยการแลกเปลี่ยนจดหมายเหตุทางการทูต

ข้อ 10

ถ้ามีการใช้อनुสัญญาทั่วไปหลายฝ่ายว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับภาติผู้ทำความตกลงทั้งสองแล้ว ความตกลงฉบับนี้จะได้แก้ไขเพิ่มเติมให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาดังกล่าว

ข้อ 11

ข้อพิพาทใด ๆ ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงนี้หรือภาคผนวก ซึ่งไม่อาจตกลงกันได้โดยการปรึกษาหารือ ให้นำเสนอเพื่อขอคำแนะนำต่อคณะมนตรีระหว่างกาลแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศชั่วคราว (ตามความในบทบัญญัติข้อ 3 ตอน 6 (8) แห่งความตกลงระหว่างกาลว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งลงนามไว้ที่ชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1844) หรือองค์คณะที่จะมาทำการแทน

ข้อ 12

ความตกลงนี้รวมทั้งบทบัญญัติในภาคผนวก ให้เป็นอันใช้บังคับตั้งแต่วันลงนามเป็นต้นไป

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ลงนามข้างทำนี้ ซึ่งเป็นผู้ได้รับมอบอำนาจอันถูกต้องจากรัฐบาลของแต่ละฝ่าย ได้ลงนามไว้ในความตกลงฉบับนี้

ทำคู่กันเป็นสองฉบับ เป็นภาษาอังกฤษ ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ยี่สิบหก กุมภาพันธ์ คริสตศักราช พันเก้าร้อยสี่สิบเจ็ด ตรงกับพุทธศักราช สองพันสี่ร้อยเก้าสิบ

ฝ่ายรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย:

(ลงนาม) ถ.ธำรงนาวาสวัสดิ์

(ถ.ธำรงนาวาสวัสดิ์)

ฝ่ายรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา:

(ลงนาม) เอควิน เอฟ. สแตนตัน

(เอควิน เอฟ. สแตนตัน)

ภาคผนวก

ต่อท้ายความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

กับรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา

ว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตต์ของแต่ละฝ่าย

ก. สายการบินของประเทศไทย ซึ่งได้รับอนุญาตตามความตกลงฉบับนี้ ได้รับสิทธิในการผ่านแดน และลงจอดอันมิใช่เพื่อการจราจรในอาณาเขตต์ของประเทศสหรัฐอเมริกาตลอดจนสิทธิในการรับและส่งผู้โดยสาร ของบรรทุก และไปรษณีย์ภัณฑ์ อันเป็นจราจรระหว่างประเทศได้ที่ ลอส เอนเจลีส และฮอนโนลูลู ตามเส้นทางต่อไปนี้ ผ่านจุดระหว่างทางทั้งทางไปและกลับ

๑. ประเทศไทยถึง ลอส เอนเจลีส ตามเส้นทางที่ตรงพอสสมควร

ข. สายการบินของประเทศไทย ซึ่งได้รับอนุญาตตามความตกลงฉบับนี้ ได้รับสิทธิในการผ่านแดน และลงจอดอันมิใช่เพื่อการจราจรในอาณาเขตต์ของประเทศไทย ตลอดจนสิทธิในการรับและส่งผู้โดยสาร ของบรรทุก และไปรษณีย์ภัณฑ์ อันเป็นจราจรระหว่างประเทศได้ที่ กรุงเทพฯ ตามเส้นทางต่อไปนี้ผ่านจุดระหว่างทางทั้งทางไปและกลับ

๑. ประเทศไทยถึง กรุงเทพฯ ตามเส้นทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก ถึงกรุงเทพฯ และไกลออกไป

ค. ในการสถาปนาและดำเนินบริการเดินอากาศภายใต้ความตกลงนี้ และภาคผนวกให้ยึดถือหลักการต่อไปนี้ :

๑. ภาตีสผู้ทำความตกลงทั้งสองปรารถนาที่จะทำนุและส่งเสริมการแพร่ประโยชน์โดยกว้างขวางที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ ของการเดินทางทางอากาศเพื่อผลดีของมนุษยชาติในอัตราที่ถูกที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ ของการเดินทางทางอากาศเพื่อผลดีของมนุษยชาติในอัตราที่ถูกที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ตามหลักการเศรษฐกิจที่ดี และจะเร้าการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศให้เป็นวิถีทางหนึ่งในการส่งเสริมความเข้าใจฉันท์มิตรและไมตรีจิตต์ระหว่างประชาชาติและในการให้ความแน่นอนอีกด้วยในประโยชน์ทางอ้อมหลายประการของการขนส่งแบบใหม่นี้ อันจะมีต่อสวัสดิภาพร่วมกันของทั้งสองประเทศ

๒. จะให้โอกาสอย่างเป็นทางการและเป็นธรรมและเท่าเทียมกันแก่สายการบินของภาตีสผู้ทำความตกลงทั้งสองในการดำเนินการตามเส้นทางของแต่ละสายการบิน

๓. เป็นที่เข้าใจกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองว่าบริการที่จัดโดยสายการบินที่กำหนดตามความตกลงและภาคผนวกนี้ จะยึดเป็นวัตถุประสงค์เบื้องต้นในอันที่จะจัดให้ความจุเพียงพอแก่ความต้องการ ในการจราจรระหว่างประเทศที่สายการบินดังกล่าวนี้มีสัญชาติกับประเทศสุดท้ายปลายทางของการจราจร สิทธิที่จะรับหรือส่งการจราจรระหว่างประเทศที่ไปยังหรือมาจากประเทศที่สาม ณ จุดหนึ่งหรือหลายจุดตามเส้นทางที่ระบุไว้ในภาคผนวกท้ายความตกลงสำหรับบริการเช่นว่านั้น จำต้องใช้ให้เป็นไปตามหลักการทั่วไปของการพัฒนาอันเป็นระเบียบซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองยินยอมรับ และจำต้องให้อยู่ภายใต้หลักการทั่วไปว่า ความจุต้องสัมพันธ์ :

- (ก) กับความต้องการทางจราจรระหว่างประเทศต้นทางและบรรดาประเทศปลายทาง
- (ข) กับความต้องการของการดำเนินการสายการบินตลอดเส้นทาง และ
- (ค) กับความต้องการทางจราจรของเขตต์ซึ่งสายการบินนั้นผ่าน โดยคำนึงถึงบริการแห่งท้องถิ่นและภูมิภาคนั้นแล้ว

๔. ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองรับว่าจะจัดให้มีการปรึกษาหารือกันเป็นระเบียบประจำ และตามระยะเวลาที่ไม่เนิ่นนานระหว่างเจ้าหน้าที่การบินของแต่ละฝ่าย เพื่อจะได้มีการร่วมมือกัน โดยใกล้ชิดในการยึดถือหลักการและการปฏิบัติตามบทบัญญัติที่วางไว้ในความตกลงและภาคผนวก และในกรณีที่มีข้อพิพาทก็จะได้ตกลงกันตามความในข้อ ๑๑ แห่งความตกลงนี้



ภาคผนวก ค.



ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ
ระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา

ปรารถนาที่จะส่งเสริมระบบการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศที่ให้มีการแข่งขันระหว่างสายการบินต่าง ๆ ในตลาดค้าด้วยความเป็นธรรมและในทางสร้างสรรค์โดยมีการแทรกแซงจากรัฐหรือระเบียบข้อบังคับของรัฐน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยสอดคล้องกับข้อกำหนดที่ระบุไว้ในความตกลงนี้

ปรารถนาที่จะเอื้ออำนวยให้มีโอกาสขยายการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศให้กว้างขวางยิ่งขึ้น

ปรารถนาที่จะให้สายการบินเสนอบริการประเภทต่าง ๆ แก่ประชาชนผู้เดินทางและการขนส่งด้วยราคาที่ต่ำที่สุด ที่ไม่เป็นการเอาเปรียบหรือเลือกปฏิบัติ และไม่เป็นการใช้ประโยชน์โดยไม่เป็นธรรมจากความเป็นผู้มีฐานะเหนือกว่า และปรารถนาที่จะสนับสนุนสายการบินที่กำหนดเพื่อปรับปรุงและใช้ราคาซึ่งเปลี่ยนแปลงไปและซึ่งเป็นการแข่งขันกันได้

ปรารถนาที่จะให้เกิดความมั่นใจในความปลอดภัยมากที่สุดและการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และยืนยันความห่วงใยเกี่ยวกับการกระทำหรือการคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัยของอากาศยานซึ่งจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคคลหรือทรัพย์สิน อันจะกระทบกระเทือนต่อการดำเนินงานด้วยการขนส่งทางอากาศ และบันทึกความเชื่อถือของสาธารณชนในความปลอดภัยของการบินพลเรือน

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

ปรารถนาที่จะทำความตกลงที่ได้แก้ไขรวมถึงการขนส่งทางอากาศลักษณะประจำมีกำหนดและเช่าเหมา เพื่อใช้แทนความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศซึ่งได้ทำขึ้นระหว่างกันและลงนาม ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1947

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ ๑

คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์ของความตกลงฉบับนี้ นอกจากจะให้หมายเป็นอย่างอื่น คำว่า

(ก) “เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ” ในกรณีสหรัฐอเมริกาหมายถึง คณะกรรมการการบินพลเรือน หรือกระทรวงการขนส่ง ซึ่งตามแต่ละจะมีอำนาจทางกฎหมายหรือหน่วยงานใดที่ปฏิบัติหน้าที่แทน และในกรณีราชอาณาจักรไทย หมายถึง รัฐมนตรีคมนาคม หรือบุคคลใด หรือหน่วยงานใดที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการบินพลเรือน หรือหน้าที่ ซึ่งมีลักษณะคล้ายกัน ซึ่งรัฐมนตรีดังกล่าวปฏิบัติอยู่

(ข) “ความตกลง” หมายถึงความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวกและการแก้ไขใด ๆ ในความตกลง หรือภาคผนวก

(ค) “การขนส่งทางอากาศ” หมายถึงการดำเนินงาน ซึ่งกระทำโดยอากาศยานในการรับขนส่งสาธารณะซึ่งการจราจรคือ ผู้โดยสาร (และสัมภาระ) สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ จะโดยแยกกันรับขน หรือรวมกันก็ตามเพื่อสินจ้างรางวัลหรือค่าจ้าง

(ง) “อนุสัญญา” หมายถึงอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ.1944 และรวมทั้ง

(๑) การแก้ไขใด ๆ ซึ่งบังคับใช้ภายใต้ข้อ ๕๔ (ก) แห่งอนุสัญญาและภาคีผู้ทำ ความตกลงทั้งสองฝ่ายได้ให้สัตยาบันแล้ว

(๒) ภาคผนวกใด ๆ หรือการแก้ไขใด ๆ ที่นำมาใช้ภายใต้ข้อ ๕๐ แห่งอนุสัญญา เมื่อภาคผนวกหรือการแก้ไขนั้นมีผลใช้บังคับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายแล้ว

(จ) “สายการบินที่กำหนด” หมายถึงสายการบินซึ่งได้รับการกำหนดและอนุญาตตาม ข้อ ๓ ของความตกลงนี้

(ฉ) “ราคา” หมายถึง

(๑) ค่าโดยสารใด ๆ อัตราหรือราคาซึ่งเรียกเก็บโดยสายการบินหรือตัวแทนของ สายการบินและเงื่อนไขต่าง ๆ บังคับใช้แก่ค่าโดยสาร อัตราหรือราคานั้น

(๒) ค่าธรรมเนียมและเงื่อนไขต่าง ๆ ของบริการปลีกย่อยอื่น ๆ ในการรับขน การจราจรซึ่งจัดเสนอโดยสายการบิน

(๓) จำนวนเงินที่เรียกเก็บโดยสายการบินในการขนส่งทางอากาศช่วงอื่นระหว่าง ทางสำหรับการรับขนผู้โดยสาร (และสัมภาระ) และ/หรือสินค้า (ไม่รวมไปรษณีย์ภัณฑ์) ในการ ขนส่งทางอากาศ

(ข) “การแวะลงเพื่อมิใช่ความมุ่งประสงค์ทางการค้า” หมายถึงการแวะลงเพื่อ ความมุ่งประสงค์ใด ๆ ซึ่งมีไว้เพื่อการรับขึ้นหรือลง ซึ่งผู้โดยสาร (และสัมภาระ) สินค้า และ ไปรษณีย์ภัณฑ์ในการขนส่งทางอากาศ

(ค) “อาณาเขต” หมายถึงพื้นที่ดินซึ่งอยู่ภายใต้อธิปไตย อธิราชย์ อารักขา หรือภาวะ ทรัสตีของภาคีผู้ทำความตกลง และน่านน้ำอาณาเขตที่ดินติดต่อกับพื้นที่ดินนั้น

(ฉ) “ค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการ” หมายถึงค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากสายการบินในการใช้สนามบิน เครื่องช่วยในการเดินอากาศ หรือการรักษาความปลอดภัยการบิน หรือเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

(ฅ) “ค่าใช้จ่ายเศรษฐกิจ” หมายถึงค่าใช้จ่ายทางตรงในการจัดเสนอบริการ รวมทั้งค่าภาระที่เหมาะสมสำหรับการบริหารด้วย

ข้อ ๒

การให้สิทธิ

(๑) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิแก่ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยสายการบินของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (ก) สิทธิการบินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง
- (ข) สิทธิการแวะลงในอาณาเขตของตนมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์การจราจร
- (ค) สิทธิอื่นที่ระบุไว้ในความตกลงนี้

(๒) ไม่มีข้อความใดในวรรค (๑) แห่งข้อนี้ จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ที่จะมีส่วนร่วมในการขนส่งทางอากาศระหว่างจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ ๓

การกำหนดสายการบินและการอนุญาต

(๑) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินหลายสายตามที่ปรารถนา ซึ่งจะต้องสอดคล้องกับกฎหมายภายในและนโยบายของตน เพื่อดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศตามความตกลงนี้ และมีสิทธิเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดสายการบินเช่นว่านั้นได้ การกำหนดเช่นว่านี้จะต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านทางทูตไปยังภาคิผู้ทำ

ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และจะต้องแจ้งด้วยว่าสายการบินที่ได้รับอนุญาตนั้นจะดำเนินการขนส่งทางอากาศประเภทที่ระบุในภาคผนวก ๑ หรือในภาคผนวก ๒ หรือในภาคผนวกทั้งสองนั้น

(๒) เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดดังกล่าวนี้ และคำขอในแบบและลักษณะตามที่กำหนดไว้จากสายการบินที่กำหนด เพื่อขออนุญาตดำเนินการและใบอนุญาตทางเทคนิค ภาตีสผู้ทำ ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องอนุญาตและให้ใบอนุญาตที่เหมาะสมตามขั้นตอนโดยมิชักช้า โดยมีเงื่อนไขว่า

(ก) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตก อยู่แก่ภาตีสผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินคนชาติของภาตีสผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบิน หรือทั้งสองกรณี

(ข) สายการบินที่กำหนดมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขที่ระบุภายใต้กฎหมาย และระเบียบที่บังคับใช้ตามปกติในการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยภาตีสผู้ทำ ความตกลงที่กำลังพิจารณาคำขอหรือคำขอต่าง ๆ

(ค) ภาตีสผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินจะต้องดำรงรักษาและบริหารงาน ให้ได้มาตรฐานที่ระบุในข้อ ๖ (ความปลอดภัย)

ข้อ ๔

การเพิกถอนการให้อุญาต

(๑) ภาตีสผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเพิกถอน ระบุไว้ หรือจำกัดการให้อุญาต ดำเนินการ หรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินที่ภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนด เมื่อ

(ก) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นมิ ได้ตกอยู่แก่ภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือแก่ชนชาติของภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น

(ข) สายการบินนั้นไม่ปฏิบัติตามตามกฎหมายและระเบียบตามที่อ้างถึงในข้อ ๕ แห่งความตกลงนี้ หรือ

(ค) ภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไม่ดำรงรักษาและบริหารงานให้ได้มาตรฐานตามที่ระบุในข้อ ๖ (ความปลอดภัย)

(๒) นอกจากจะจำเป็นต้องดำเนินการโดยฉับพลันเพื่อป้องกันการไม่ปฏิบัติตามวรรค (๑) (ข) หรือ (๑) (ค) ของความตกลงนี้ต่อไป สิทธิที่ให้ไว้ตามความตกลงนี้จะใช้ได้ต่อเมื่อได้มีการปรึกษาหารือกับภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น

ข้อ ๕

กฎหมายที่ใช้บังคับ

(๑) ในขณะที่นำอากาศยานเข้ามาใน อยู่ภายใน หรือออกจากอาณาเขตของภาตีสผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง สายการบินของภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการดำเนินการบินและการเดินอากาศของภาตีสผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกนั้น

(๒) ในขณะที่เข้ามาใน อยู่ภายใน หรือออกจากอาณาเขตของภาตีสผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ผู้โดยสาร พนักงานประจำอากาศยานหรือสินค้าบนอากาศยานของภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือผู้ทำการแทนจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของภาตีสผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกเกี่ยวกับการอนุญาตให้ผู้โดยสาร พนักงานประจำอากาศยานหรือสินค้าบนอากาศยาน เข้าหรือออกจากอาณาเขต (ซึ่งรวมถึงระเบียบที่เกี่ยวกับการเข้าประเทศ การตรวจปล่อย การรักษาความปลอดภัย การบิน การตรวจคนเข้าเมือง หนังสือเดินทาง ศุลกากร และด่านตรวจโรค หรือในกรณีไปรษณีย์ภัณฑ์ หมายถึง ระเบียบการไปรษณีย์ภัณฑ์)

ข้อ ๖

ความปลอดภัย

(๑) เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินการขนส่งทางอากาศตามความตกลงนี้ ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยอมรับใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้ หรือกระทำให้สมบูรณ์ โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดสำหรับใบสำคัญ หรือใบอนุญาตเช่นนั้นอย่างน้อยจะต้องเท่าเทียมมาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญาอย่างไรก็ดี ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจจะปฏิเสธที่จะยอมรับใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนสัญชาติของตนโดยภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่าสมบูรณ์ เพื่อความมุ่งประสงค์ของเที่ยวบินเหนืออาณาเขตของตน

(๒) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือในเรื่องความปลอดภัยและมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย ซึ่งภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งถือปฏิบัติเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบิน พนักงานประจำอากาศยาน อากาศยานและการดำเนินงานของสายการบินที่กำหนด เมื่อได้มีการปรึกษาหารือดังกล่าวแล้ว หากภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเห็นว่า ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไม่ดำรงรักษาและบริหารอย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย และข้อจำกัดในด้านนี้ให้ได้ผลอย่างน้อยที่สุดเท่ากับมาตรฐานต่ำที่สุดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาแล้ว ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกนั้นจะต้องแจ้งข้อเท็จจริงให้ทราบ พร้อมทั้งขึ้นตอนดำเนินการที่จะพิจารณาเห็นว่าจำเป็นเพื่อให้เข้ากับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้นและภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น จะต้องดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสม ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น จะต้องดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสม ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะยับยั้ง เพิกถอน หรือจำกัดการให้อนุญาตดำเนินการ หรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินหนึ่ง หรือหลายสายที่กำหนด โดยภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในกรณีที่ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นไม่ดำเนินการที่เหมาะสมดังกล่าวนี้ในเวลาอันควร

ข้อ ๗

การรักษาความปลอดภัยการบิน

ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย

(๑) ยืนยันถึงความผูกพันของตนที่จะดำเนินการให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนาม ณ กรุง

โตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ค.ศ. ๑๙๖๓ อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึ้อากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนาม ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ค.ศ. ๑๙๗๐ และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ค.ศ. ๑๙๗๑

(๒) จะต้องกำหนดให้เจ้าพนักงานประจำอากาศยานซึ่งจดทะเบียนสัญชาติของตน ปฏิบัติให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งการรักษาความปลอดภัยซึ่งกำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(๓) จะต้องให้ความช่วยเหลือภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างเต็มที่เพื่อป้องกันการยึ้อากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย การก่อวินาศกรรมต่ออากาศยาน ทำอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและการคุกคามต่อความปลอดภัยการบินจะต้องพิจารณาด้วยความเห็นอกเห็นใจต่อคำร้องขอจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการวางมาตรการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษสำหรับอากาศยาน หรือผู้โดยสาร เมื่อประสบกับการคุกคามโดยเฉพาะ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือการคุกคาม จี้หรือก่อวินาศกรรมต่ออากาศยาน ทำอากาศยาน หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ จำเป็นจะต้องช่วยเหลือภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยอำนวยความสะดวกในการติดต่อแจ้งให้ทราบ ทั้งนี้ เพื่อที่จะขจัดอุบัติเหตุการณ์ เช่นว่านั้น โดยรวดเร็วและปลอดภัย

ข้อ ๘

โอกาสในการค้า

(๑) สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจจัดตั้งสำนักงานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อการส่งเสริมและการขายการขนส่งทางอากาศ

(๒) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจนำเข้าหรือคงจำนวนพนักงานด้านบริหารการขาย ทางเทคนิค การดำเนินงานและผู้เชี่ยวชาญอื่น ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับการบริการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ ต้องเป็น

ไปตามกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการนำเข้า การพำนักอยู่และการจ้างของภาคีผู้ทำความตกลง อีกฝ่ายหนึ่งนั้น

(๓) สายการบินที่กำหนดแต่ละสายอาจดำเนินการบริการภาคพื้นดินให้กับตนเองในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง (บริการด้วยตนเอง) หรืออาจเลือกตัวแทนที่ได้รับอนุญาต และสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ซึ่งดำเนินการขนส่งทางอากาศเป็นประจำ มีกำหนดหรือเช่าเหมาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นเพื่อให้บริการดังกล่าว นั้น สิทธิเหล่านี้จะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งข้อจำกัดทางกายภาพ ซึ่งเป็นผลจากการพิจารณาด้านความปลอดภัยในท่าอากาศยานนั้น เมื่อการพิจารณาเช่นนั้นเป็นเหตุให้ไม่อาจบริการด้วยตนเองได้ บริการภาคพื้นดินจะต้องจัดเสนอให้กับสายการบินทุกสายตามหลักการแห่งความเท่าเทียมกัน ค่าภาระที่เรียกเก็บจะต้องตั้งอยู่บนมูลฐานของมูลค่าบริการที่จัดขึ้นไว้ และบริการดังกล่าว นั้นจะต้องทัดเทียมกับประเภทและคุณภาพของบริการด้วยตนเองถ้ามี

(๔) สายการบินที่กำหนดแต่ละสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง อาจทำการขายการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยตรงและโดยผ่านตัวแทนของตนก็ได้ ซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของสายการบิน เว้นแต่จะได้อำนาจไว้เป็นพิเศษในระเบียบการเช่าเหมาของประเทศที่เป็นจุดต้นทางของการจราจรเช่าเหมา นั้น สายการบินที่กำหนดแต่ละสายอาจขายการขนส่งดังกล่าว นั้น และบุคคลใด ๆ ก็มีเสรีภาพในการซื้อการขนส่งดังกล่าว นั้น โดยสกุลเงินตราของประเทศนั้น หรือโดยเงินตราที่แลกเปลี่ยนได้ภายใต้กฎหมายท้องถิ่น

(๕) สายการบินที่กำหนดแต่ละสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจแลกเปลี่ยนและส่งไปยังประเทศของตนเมื่อต้องการ โดยไม่มีข้อจำกัด หรือการเรียกเก็บภาษีอากร ซึ่งเงินรายได้ที่เหลือจากค่าใช้จ่ายในท้องถิ่นนั้น การแลกเปลี่ยนและส่งออกเช่นนั้นจะต้องได้รับอนุญาตโดยมิชักช้าตามระเบียบบริหารการเงินที่ใช้บังคับอยู่ในอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับการซื้อขายและการส่งออกนั้น

ข้อ ๕

ภาษีศุลกากรและภาษีอื่น ๆ

(๑) เมื่อนำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอากาศยานซึ่งใช้ดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เครื่องบริภัณฑ์ประจำอากาศยาน เชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น วัสดุทางเทคนิคที่ใช้หมดเปลืองได้ ชิ้นส่วนสำรอง ซึ่งรวมทั้งเครื่องยนต์ พัดคูอากาศยาน (ซึ่งรวมทั้งแต่ไม่จำกัดเฉพาะรายการสิ่งของต่าง ๆ เช่น อาหาร เครื่องดื่มและเหล้า ยาสูบ และผลิตภัณฑ์สิ่งอื่นในปริมาณจำกัด เพื่อขายหรือใช้ผู้โดยสารระหว่างเที่ยวบินหนึ่ง) และรายการสิ่งของต่าง ๆ ซึ่งมุ่งหมายโดยเฉพาะสำหรับการใช้ในการดำเนินการหรือการให้บริการอากาศยานที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจักได้รับการยกเว้นบนรากฐานแห่งหลักด้อยที่ด้อยปฏิบัติต่อกัน ซึ่งข้อจำกัดการนำเข้าภาษีทรัพย์สินและการเรียกเอาส่วนแบ่งตามสัดส่วนเงินทุน ภาษีศุลกากรและภาษีสรรพสามิตและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ นี้คล้ายคลึงกัน และค่าภาระซึ่งเจ้าหน้าที่แห่งชาติกำหนดขึ้นแต่ไม่รวมถึงค่าบริการที่จัดขึ้นไว้ ทั้งนี้ เครื่องบริภัณฑ์และวัสดุดังกล่าวจะต้องคงอยู่บนอากาศยานนั้น

(๒) ให้มีการยกเว้นภาษี ภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ และค่าภาระที่อ้างถึงในวรรค ๑ ของข้อนี้ บนรากฐานแห่งหลักด้อยที่ด้อยปฏิบัติต่อกัน แต่ไม่รวมถึงค่าภาระตามบริการที่จัดขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

(ก) พัดคูอากาศยานที่นำเข้ามาหรือจัดหาจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งและนำขึ้นบนอากาศยานในปริมาณพอสมควรเพื่อใช้ในอากาศยานเที่ยวออกของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งประกอบกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศถึงแม้ว่าจะใช้พัดคูเหล่านี้ในช่วงหนึ่งของการเดินทางซึ่งอยู่เหนืออาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่พัดคูนั้นได้นำขึ้นบนอากาศยาน

(ข) เครื่องบริภัณฑ์ภาคพื้นดินและชิ้นส่วนสำรองรวมทั้งเครื่องยนต์ซึ่งนำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเพื่อให้บริการซ่อมบำรุงหรือซ่อมแซมอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งใช้ในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและ

(ค) เชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และวัสดุทางเทคนิคที่ใช้หมดเปลืองได้ซึ่งนำเข้ามาหรือจัดหาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเพื่อใช้สำหรับอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งประกอบกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ถึง

แม้ว่าจะใช้วัสดุเหล่านี้ในช่วงหนึ่งของการเดินทางซึ่งอยู่เหนืออาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงที่วัสดุนั้นได้นำขึ้นบนอากาศยาน

(๓) เครื่องบริภัณฑ์และวัสดุที่อ้างถึงในวรรค (๑) และ (๒) แห่งข้อนี้ อาจกำหนดให้เก็บรักษาไว้ภายใต้การดูแลหรือการควบคุมของเจ้าหน้าที่ที่เหมาะสม

(๔) ข้อยกเว้นต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในข้อนี้ให้ใช้ได้ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมีสัญญาเกี่ยวกับสายการบินอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งได้รับการยกเว้นเช่นเดียวกันจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ในการให้ยืมหรือโอนสิ่งของรายการต่าง ๆ ที่กำหนดในวรรค (๑) และ (๒) แห่งข้อนี้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น

(๕) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับการยกเว้นบนรากฐานแห่งหลักด้อยที่ด้อยปฏิบัติต่อกันซึ่งภาคี ภาคีสกุลกากร ค่าภาระ และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่รัฐ เจ้าหน้าที่ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่นกำหนดขึ้นเพื่อเรียกเก็บจากสิ่งของรายการต่าง ๆ ที่กำหนดในวรรค (๑) และ (๒) แห่งข้อนี้ ตลอดจนค่าภาระธรรมเนียมหัวสูบเชื้อเพลิงตามที่กล่าวไว้ในข้อนี้เว้นแต่ในกรณีที่ค่าภาระธรรมเนียมนั้นมาจากค่าใช้จ่ายจริงในการจัดบริการนั้น

ข้อ ๑๐

ค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการ

(๑) ค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการที่กำหนดเรียกเก็บจากสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ จะต้องเป็นธรรม สมเหตุผล และไม่เลือกปฏิบัติ

(๒) ค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการที่กำหนดเรียกเก็บจากสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องคำนึงถึงแต่ต้องไม่เกินส่วนที่หักเทียบกับส่วนของค่าใช้จ่ายเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการจัดสร้างและให้บริการสนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและการรักษาความปลอดภัยการบิน การจัดให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกและบริการต่าง ๆ ที่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมนั้นจะต้องถือประสิทธิภาพและความประหยัดเป็นหลัก เมื่อมีการ

เปลี่ยนแปลงค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการต้องมีการแจ้งล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องสนับสนุนให้มีการปรึกษาหารือระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในอาณาเขตของตนกับสายการบิน ซึ่งใช้บริการและเครื่องอำนวยความสะดวก และต้องสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจและสายการบินและเปลี่ยนข้อมูลเท่าที่จำเป็นเพื่อที่จะได้มีการทบทวนที่ถูกต้องเกี่ยวกับความเหมาะสมของค่าธรรมเนียมนั้น

ข้อ ๑๑

การแข่งขันที่เป็นธรรม

(๑) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยินยอมให้สายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้รับโอกาสอย่างเป็นทางการและเท่าเทียมกันในการแข่งขันการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงนี้

(๒) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องดำเนินการที่เหมาะสมภายในขอบเขตอำนาจของตนเพื่อจัดการเลือกปฏิบัติหรือวิธีการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมทุกรูปแบบซึ่งเป็นผลเสียหายต่อฐานะการแข่งขันของสายการบินของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

(๓) ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องไม่กระทำการฝ่ายเดียวเพื่อจำกัดปริมาณการจราจร ความถี่หรือความสม่ำเสมอของการบริการ หรือแบบอากาศยานที่ใช้ดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ยกเว้นในกรณีที่เกี่ยวข้องกับเหตุผลทางศุลกากร ทางเทคนิค ทางการค้าเนินงานหรือทางภาวะแวดล้อมภายใต้เงื่อนไขที่สอดคล้องกับข้อ ๑๕ แห่งอนุสัญญา

(๔) ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องไม่ตั้งบังคับสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เกี่ยวกับข้อกำหนดการปฏิเสธคำขอที่จะดำเนินการก่อนอัตราส่วนการบรรทุกค่าธรรมเนียม ค่าธรรมเนียมการไม่ปฏิเสธ หรือข้อบังคับอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับความจุ ความถี่หรือการจราจรซึ่งไม่สอดคล้องกับความมุ่งประสงค์ของความตกลงนี้

(๕) ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องไม่กำหนดให้สายการบินของภาคิผู้ทำความตกลงอีฝ่ายหนึ่งเสนอตารางการบิน ตารางการบินเที่ยวบินเช่าเหมา หรือแผนดำเนินการเพื่อ

ขอความเห็นชอบ เว้นแต่ในกรณีที่จำเป็นโดยจะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติเพื่อที่จะบังคับให้เป็นไปตามเงื่อนไขในวรรค (๓) ของข้อนี้ หรือกรณีที่ได้ให้อำนาจไว้เป็นพิเศษในภาคผนวกของความตกลงนี้ ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งกำหนดให้มีการเสนอเอกสารดังกล่าวเป็นข้อมูล ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นจะต้องลดภาระทางการบริหารของข้อบังคับและพิธีการเสนอเอกสารที่เกิดขึ้นกับตัวแทนการขนส่งและสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งให้น้อยที่สุด

ข้อ ๑๒

การกำหนดราคา (หลักการที่ต้องไม่เห็นชอบทั้งสองฝ่าย)

(๑) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยินยอมให้สายการบินที่กำหนดแต่ละสาย กำหนดราคาค่าขนส่งทางอากาศโดยคำนึงถึงข้อพิจารณาการค้าในตลาดการค้าเป็นหลัก การเข้าแทรกแซงโดยภาคีผู้ทำความตกลงให้จำกัดเฉพาะเพื่อ

(ก) ป้องกันการกำหนดราคาหรือการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือความไม่เป็นธรรม

(ข) คุ้มครองผู้ใช้บริการจากราคาที่สูงเกินควร หรือเป็นการจำกัด อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการใช้ฐานะผู้ครองตลาดอย่างไม่ถูกต้องและ

(ค) คุ้มครองสายการบินต่าง ๆ จากราคาที่ต่ำเกินสภาพความเป็นจริงอันเป็นผลจากการได้รับการอุดหนุนด้านการเงิน หรือการสนับสนุนจากรัฐบาลทั้งโดยทางตรงหรือทางอ้อม

(๒) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจกำหนดให้แจ้ง หรือเสนอเอกสารต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของตนเกี่ยวกับราคาค่าขนส่งมายังหรือไปจากอาณาเขตของตนซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเสนอที่จะเรียกเก็บ การแจ้งหรือการเสนอเอกสารโดยสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายอาจกำหนดให้ดำเนินการไม่เกิน ๖๐ วัน ก่อนวันที่ราคาที่เสนอมีผลบังคับใช้ในแต่ละกรณีอาจได้รับอนุญาตให้แจ้งหรือเสนอเอกสารภายในระยะเวลาที่สั้นกว่าปกติได้ ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องไม่กำหนดให้สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือสายการบินของประเทศที่สามแจ้งหรือเสนอเอกสารเกี่ยวกับราคาที่ผู้

เช่าเหมาเรียกเก็บจากประชาชนสำหรับการจราจร ซึ่งเริ่มต้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง อีกฝ่ายหนึ่งนั้น

(๓) ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องไม่ดำเนินการแต่ฝ่ายเดียวเพื่อป้องกันมิให้เริ่มใช้หรือห้ามใช้ราคาที่เสนอจะเรียกเก็บหรือที่เรียกเก็บโดย (ก) สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด หรือโดยสายการบินของประเทศที่สามในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย หรือ (ข) สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและประเทศที่สาม ในกรณีทั้งสองนี้ให้รวมทั้งการขนส่งในลักษณะเชื่อมต่อระหว่างสายการบินหรือภายในสายการบินเดียวกัน ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเชื่อว่าราคาเช่นนั้นไม่สอดคล้องกับข้อพิจารณาที่กำหนดในวรรค (๑) ของข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องร้องขอให้มีการปรึกษาหารือและแจ้งเหตุผลของความไม่พึงพอใจของตนต่อภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยเร็วเท่าที่จะเป็นไปได้ การปรึกษาหารือนี้จะต้องจัดให้มีขึ้นไม่ช้าไปกว่า ๓๐ วัน นับแต่ได้รับการร้องขอนั้น และภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องร่วมมือกันที่จะให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่จำเป็นเพื่อการตกลงใจที่มีเหตุผลต่อข้อปัญหานั้น ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตกลงกันในเรื่องราคาซึ่งได้รับการแจ้งความไม่พึงพอใจนั้นแล้ว ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อที่จะให้ข้อตกลงนั้นมีผลบังคับใช้ หากไม่มีข้อตกลงร่วมกันแล้ว ราคานั้นจะมีผลเริ่มบังคับใช้หรือมีผลบังคับใช้ต่อไป

(๔) แม้จะมีความในวรรค (๓) ของข้อนี้ก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องยินยอม (ก) ให้สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด หรือสายการบินของประเทศที่สามปรับราคาเข้ากับราคาที่ต่ำกว่าหรือที่แข่งขันได้มากกว่าซึ่งเสนอหรือเรียกเก็บโดยสายการบินอื่น หรือผู้เช่าเหมาในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย และ (ข) สายการบินใด ๆ ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งปรับราคาเข้ากับราคาที่ต่ำกว่าหรือที่แข่งขันได้มากกว่า ซึ่งเสนอหรือเรียกเก็บโดยสายการบินอื่นหรือผู้เช่าเหมาในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกับประเทศที่สาม ในที่นี้คำว่า “ปรับเข้ากัน” หมายถึงสิทธิในการกำหนดราคาเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันในเวลาที่เหมาะสมและ โดยใช้ขั้นตอนที่รวดเร็วเท่าที่จำเป็น สำหรับการเดินทางโดยตรง หรือการเดินทางในลักษณะเชื่อมต่อระหว่างสายการบินหรือภายในสายการบินเดียวกัน โดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างในเงื่อนไขต่าง ๆ เกี่ยวกับเส้นทางบิน ความต้องการในเที่ยวบินไปกลับ การต่อ

เที่ยวบินลักษณะของบริการ หรือแบบอากาศยาน หรือราคาเช่นว่านั้นโดยการผนวกราคาต่าง ๆ เข้าด้วยกัน

ข้อ ๑๓

การปรึกษาหารือ

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเรียกร้องขอให้มีการปรึกษาหารือเกี่ยวกับความตกลงนี้เมื่อใดก็ได้ การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะต้องจัดให้มีขึ้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้แต่ต้องไม่ช้ากว่า ๖๐ วัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขออนอกจากจะได้ตกลงเป็นอย่างอื่นในระหว่างการปรึกษาหารือเช่นว่านั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องเตรียมและเสนอหลักฐานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนท่าทีของตน ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การตกลงใจที่มีพื้นฐานอยู่บนข้อมูลที่ถูกต้อง สมเหตุผล และประหยัด หากมีข้อแก้ไขความตกลงนี้หรือภาคผนวกใด ๆ อันเนื่องมาจากการปรึกษาหารือเช่นว่านั้น ข้อแก้ไขนั้น ๆ จะต้องได้รับการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต

ข้อ ๑๔

การระงับข้อพิพาท

(๑) ข้อพิพาทใด ๆ ที่เกิดขึ้นภายใต้ความตกลงนี้ซึ่งไม่อาจตกลงกันได้ในการปรึกษาหารือครั้งแรกอย่างเป็นทางการ ยกเว้นข้อพิพาทที่เกิดขึ้นภายใต้วรรค (๓) ของข้อ ๑๒ (การกำหนดราคา) ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย อาจตกลงกันเสนอบุคคลหรือองค์คณะเพื่อวินิจฉัย หากภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย อาจตกลงกันเสนอบุคคล หรือองค์คณะเพื่อวินิจฉัย หากภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองไม่อาจหาข้อยุติได้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะต้องร้องขอให้เสนอข้อพิพาทนั้น ไปขอคำวินิจฉัยจากคณะอนุญาโตตุลาการตามหลักเกณฑ์ที่ระบุต่อไปนี้

(๒) ให้คณะอนุญาโตตุลาการประกอบด้วยอนุญาโตตุลาการสามคน โดยจัดตั้งดังต่อไปนี้

(ก) ให้คณะอนุญาโตตุลาการ ประกอบด้วยอนุญาโตตุลาการ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องเสนอชื่ออนุญาโตตุลาการ ฝ่ายละคน ภายใน ๖๐ วัน หลังจากทีระบุ

ชื่ออนุญาโตตุลาการสองคนนั้นแล้ว อนุญาโตตุลาการสองคนนั้นจะต้องตกลงกันแต่งตั้ง
อนุญาโตตุลาการคนที่สามซึ่งจะทำหน้าที่เป็นประธานของคณะอนุญาโตตุลาการ

(ข) ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการหรือถ้า
ไม่มีการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามตามอนุวรรค (ก) ของวรรคนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่าย
หนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอต่อประธานศาลยุติธรรมระหว่างประเทศแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนหนึ่ง
หรือหลายคนตามที่จำเป็นภายในสามสิบวัน ถ้าประธานมีสัญชาติของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง
ฝ่ายใดนั้นรองประธานผู้ซึ่งอาวุโสที่สุดและมีคุณสมบัติครบถ้วนจะต้องเป็นผู้แต่งตั้ง

(ค) เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น คณะอนุญาโตตุลาการจะต้องกำหนดขอบเขต
อำนาจการตัดสินใจของตนตามความตกลงนี้ และกำหนดวิธีการพิจารณาของตน คณะ
อนุญาโตตุลาการอาจสั่งการ หรือภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้มีการประชุม
ไม่ช้ากว่าสิบห้าวันหลังจากที่ได้มีการจัดตั้งคณะอนุญาโตตุลาการเรียบร้อยแล้ว เพื่อกำหนด
ประเด็นที่แท้จริงซึ่งจะต้องชี้ขาด และขั้นตอนเฉพาะที่จะต้องปฏิบัติ

(ค) เว้นแต่จะตกลงกันเป็นอย่างอื่น ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะต้องยื่น
บันทึกภายในสี่สิบห้าวันหลังจากที่จัดตั้งคณะอนุญาโตตุลาการแล้ว คำตอบดังกล่าวจะต้องได้รับใน
หกสิบวันหลังจากนั้น คณะอนุญาโตตุลาการจะต้องจัดให้มีการพิจารณาตามคำร้องขอของภาคีผู้ทำ
ความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด หรือด้วยดุลยพินิจของตนภายในสิบห้าวันหลังจากส่งคำตอบนั้นแล้ว

(ค) คณะอนุญาโตตุลาการจะต้องพยายามแจ้งคำวินิจฉัยเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน
สามสิบวันหลังจากที่การพิจารณาเสร็จสิ้นลง หรือถ้ามิได้มีการพิจารณา ก็ให้แจ้งในสามสิบวัน
หลังจากที่ได้ยื่นคำตอบไปยังภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย แล้วแต่กรณีใดจะถึงกำหนดก่อน
คำวินิจฉัยของคณะอนุญาโตตุลาการจะต้องเป็นไปตามเสียงข้างมาก

(ค) ภาคีผู้ทำความตกลงอาจจะยื่นคำร้องขอให้มีการชี้แจงคำวินิจฉัยภายใน ๑๕ วัน
หลังจากที่ได้รับคำวินิจฉัยนั้น จะต้องมีการแถลงคำชี้แจงใด ๆ ดังกล่าวภายใน ๑๕ วัน นับจากวัน
ที่ร้องขอเช่นนั้น

(๗) ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่าย ต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัย หรือชดใช้ค่าเสียหายตามคำตัดสินของคณะอนุญาโตตุลาการโดยเคร่งครัด ทั้งนี้ต้องสอดคล้องกับกฎหมายแห่งภาคินั้น

(๘) ภาคิผู้ทำควมตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องร่วมกันรับภาระค่าใช้จ่ายของคณะอนุญาโตตุลาการ รวมทั้งค่าป้วยการและค่าใช้จ่ายของอนุญาโตตุลาการในอัตราส่วนที่เท่ากัน ค่าใช้จ่ายใด ๆ ของประธานศาลยุติธรรมระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นในส่วนที่เกี่ยวกับขั้นตอนในวรรค (ก) แห่งข้อนี้ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายของคณะอนุญาโตตุลาการ

ข้อ ๑๕

การบอกเลิกควมตกลง

ภาคิผู้ทำควมตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจแจ้งการบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร โดยผ่านทางกรทูตแก่ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อใดก็ได้ในการตัดสินใจที่จะเลิกควมตกลงฉบับนี้ คำบอกกล่าวเช่นนั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศควมตกลงฉบับนี้ให้เป็นอันสิ้นสุดลง ณ เวลาเที่ยงคืน (ณ สถานที่ที่ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับการบอกกล่าวนั้น) ก่อนครบกำหนดหนึ่งปีของวันที่ภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับการบอกกล่าวนั้น เว้นแต่จะมีการตกลงกันให้ถอนคำบอกเลิกควมตกลงก่อนสิ้นกำหนดเวลานี้

ข้อ ๑๖

ควมตกลงพหุภาคิ

ถ้าควมตกลงพหุภาคิผู้ทำควมตกลงทั้งสองฝ่ายเป็นภาคิอยู่นั้นเกี่ยวกับเรื่องใด ๆ ที่ควมตกลงฉบับนี้จะต้องได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งควมตกลงพหุภาคิฉบับนั้น

ข้อ ๑๗

การจดทะเบียนองค์การฯ

ควมตกลงฉบับนี้และการแก้ไขทั้งหมดที่เกี่ยวข้องจะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ ๑๘
การมีผลบังคับใช้

ความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ลงนามและจะต้องใช้แทนความตกลงว่าด้วย
 บริการเดินอากาศ ฉบับลงวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๕๗ ซึ่งได้แก้ไขแล้ว

เพื่อเป็นพยานในการนี้ ผู้ลงนามท้ายนี้ ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องจากรัฐบาลของ
 แต่ละฝ่าย ได้ลงนามในความความตกลงฉบับนี้

ทำ ณ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๗ เดือนธันวาคม ค.ศ. ๑๙๖๕ ตรงกับพุทธศักราช
 ๒๕๒๒ คู่กันเป็นสองภาษาเป็นภาษาอังกฤษ

ฝ่ายรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
 อุปดิษฐ์ ปาจารย์ยางกูร
 รัฐมนตรีว่าการกระทรวง
 การต่างประเทศ

ฝ่ายรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา
 มอร์ตัน ไอ อับราโมวิตซ์
 เอกอัครราชทูตวิสามัญผู้มี
 อำนาจเต็ม สถานเอกอัครราชทูต
 สหรัฐอเมริกา

ภาคผนวก
บริการเดินอากาศประจำมีกำหนด

ตอนที่ ๑

สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นระบุให้เป็นสายการบินที่กำหนดแห่งภาคผนวกนี้ตามเงื่อนไขของการกำหนดสายการบินมีสิทธิที่จะดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (๑) ระหว่างจุดต่าง ๆ ในเส้นทางบินดังต่อไปนี้ และ (๒) ระหว่างจุดในเส้นทางบินนั้นกับจุดในประเทศที่สาม โดยผ่านจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งเป็นผู้กำหนดสายการบินนั้น

ก. เส้นทางบินสำหรับสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายซึ่งรัฐบาลสหรัฐอเมริกา
กำหนด

จากสหรัฐอเมริกาผ่านจุดระหว่างทางไปยังจุดต่าง ๆ ในประเทศไทย และพ้นจากนั้นไป

ข. เส้นทางบินสำหรับสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสายซึ่งรัฐบาลแห่งราชอาณาจักร
ไทยกำหนด

๑. จากประเทศไทยผ่านจุดระหว่างทางไปยังนิวยอร์ก
๒. จากประเทศผ่านจุดระหว่างทางไปยังฮอนโนลูลูและลอสแอนเจลิส และพ้นจากนั้นไปคานาดาและยุโรป
- ๓.^{๑/} จากประเทศไทยผ่านจุดระหว่างทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก

^{๑/} การทำการบินตามเส้นทางบินที่ ๓ จะไม่เริ่มก่อนที่จะมีการดำเนินการวิธีทางกฎหมายของบทบัญญัติข้อ ๑๒ ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศโดยรัฐบาลไทย ซึ่งจะต้องแจ้งให้รัฐบาลสหรัฐอเมริกาทราบถึงการดำเนินการเช่นว่านั้นโดยหนังสือทางการทูต (สำหรับบทบัญญัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับเส้นทางบินที่ ๓ ให้ดูวรรค ๕ ของบันทึกความเข้าใจ ฉบับลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ค.ศ. ๑๙๗๕

ไปยังกวม^{๒/} ฮอนโนลูลู ซีแอตเติล^{๒/} ลอสแอนเจลิส และจุดในสหรัฐอเมริกาอีกหนึ่งจุด^{๒/} ซึ่งประเทศไทยเลือกและมีสิทธิที่จะเปลี่ยนจุดนั้นได้ โดยการแจ้งล่วงหน้าหกสิบวัน และพ้นจากนั้นไปยังจุดต่าง ๆ ในคานาดา



ตอนที่ ๒

ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบิน สายการบินที่กำหนดแต่ละสายอาจเลือกดำเนินการในทิศทางหนึ่งหรือทั้งสองทิศทางได้ และไม่มีข้อจำกัดทิศทางหรือข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ อาจเลือกแวะลง ณ จุดต่าง ๆ ตามลำดับใด ๆ ในเส้นทางบินได้ และอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใด ๆ หรือ หลายจุด ซึ่งอยู่นอกอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง ซึ่งกำหนดสายการบินนั้นได้ โดยไม่สูญเสียสิทธิในการรับขนการจราจรหรือ โดยได้รับอนุญาตภายใต้ความตกลงนี้

ตอนที่ ๓

ในช่วงการบินระหว่างประเทศใด ช่วงหนึ่งหรือหลายช่วงของเส้นทางบินที่ได้กล่าวไว้ในตอนที่ ๑ ข้างต้น สายการบินที่กำหนดอาจดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ณ จุดใด ๆ ในเส้นทางบินโดยไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการเปลี่ยนประเภทหรือจำนวนอากาศยานที่ใช้ดำเนินการ ทั้งนี้ การขนพ้นจากจุดเช่นว่านั้นในเที่ยวขาไป ต้องเป็นการขนส่งที่ต่อเนื่องจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง ซึ่งกำหนดสายการบินนั้นและในเที่ยวขากลับ การขนส่งไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งกำหนดสายการบินนั้นต้องเป็นการขนส่งต่อเนื่องซึ่งพ้นจากจุดเช่นว่านั้น

^{๒/} อาจทำการบินผ่านโตเกียวไปยังกวม ซีแอตเติล หรือจุดในสหรัฐอเมริกาอีกจุดหนึ่งได้สัปดาห์ละสี่เที่ยว ไม่ว่าจะทำการบินผ่านอีกจุดหนึ่งในสหรัฐอเมริกาโดยตรงหรือไม่ก็ตาม จำนวนความถี่ที่เกินสัปดาห์ละสี่เที่ยว ไปกลับ ผ่านโตเกียวไปยังจุดต่าง ๆ เหล่านี้ ให้เป็นไปตามวรรค ๕ ของบันทึกความเข้าใจฉบับลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ค.ศ. ๑๙๖๕

ภาคผนวก ๒
บริการเดินอากาศเช่าเหมา
ตอนที่ ๑

สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น ระบุให้เป็นสายการบินที่กำหนดแห่งภาคผนวกนี้ตามเงื่อนไขของการกำหนดสายการบิน มีสิทธิที่จะดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศไปยัง จากและผ่านจุดใด ๆ หรือหลายจุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยตรง หรือหยุดพักค้างระหว่างทาง เพื่อการรับขนเที่ยวเดียว หรือไปกลับ ซึ่งการจราจรดังต่อไปนี้

(ก) การจราจรใด ๆ ไปยังหรือจากจุดหนึ่งหรือหลายจุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งกำหนดสายการบิน

(ข) การจราจรใด ๆ ไปยังหรือจากจุดหนึ่งหรือหลายจุดพ้นจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งกำหนดสายการบิน และรับขนการจราจรนั้นระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นและจุดพ้นจุดหนึ่งหรือหลายจุดเช่นว่านั้น (๑) ในการขนส่งนอกเหนือไปจากที่กำหนดในภาคผนวกนี้ หรือ (๒) ในการขนส่งตามภาคผนวกนี้โดยการจราจรนั้นหยุดพักค้างอย่างน้อยสองคืนติดต่อกันในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

ตอนที่ ๒

สำหรับการจราจรที่เริ่มต้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดนั้น สายการบินแต่ละสาย ซึ่งดำเนินการขนส่งภายใต้ภาคผนวกนี้ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและกฎข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลง ซึ่งการจราจรนั้นเริ่มต้นในอาณาเขตของตน ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งเที่ยวเดียวหรือไปกลับ ตามที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้นได้หรือจะกำหนดขึ้นบังคับใช้กับการขนส่งดังกล่าว เมื่อระเบียบหรือกฎข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมีเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่เข้มงวดกว่าที่บังคับใช้กับสายการบินสายหนึ่ง หรือหลายสายของตน สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะต้องอยู่ภายใต้บังคับเงื่อนไข หรือข้อจำกัดเช่นว่านั้นน้อยที่สุด นอกจากนี้หากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดประกาศระเบียบหรือกฎข้อบังคับ ซึ่งมีเงื่อนไขบังคับใช้กับประเทศต่าง ๆ แตกต่างกันไป ให้

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายนาระเบียบ หรือกฎข้อบังคับที่ให้เสรีภาพมากที่สุดมาบังคับใช้กับ
สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ตอนที่ ๓

ในเรื่องที่เกี่ยวกับการขนการจราจรเที่ยวเดียวหรือไปกลับจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำ
ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะต้องไม่เรียกร้องให้สายการบินของภาคีผู้
ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นยื่นเสนอมากไปกว่าเอกสารเพื่อแสดงการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ
และข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น หรือเพื่อแสดงการยกเว้นการบังคับใช้
ระเบียบหรือข้อบังคับ ซึ่งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นได้
อนุญาต

ภาคผนวก ง

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
ทำขึ้นที่เมืองชิคาโก วันที่ 7 ธันวาคม 1944

หมวด ๒

การบินเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา

ข้อ ๕

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงว่า บรรดาอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ซึ่งมีได้
ดำเนินการบินระหว่างประเทศประจำมีกำหนด ย่อมมีสิทธิที่จะทำการบินเข้ามาใน
อาณาเขตของตน หรือบินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง และแวะลงมิใช่เพื่อการค้าได้โดย
ไม่จำเป็นต้องขอรับอนุญาตล่วงหน้า แต่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ และรัฐที่
อากาศยานนั้นทำการบินอยู่เหนือ มีสิทธิที่จะสั่งให้แวะลงได้ แม้กระนั้นก็ดี รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐ
สงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะสั่งอากาศยาน ซึ่งปรารถนาจะบินไปเหนือภูมิภาคที่ไม่มีทางเข้าไปถึง หรือที่
ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการบินอากาศเพียงพอให้ทำการบินตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้
หรือให้ขอรับอนุญาตพิเศษสำหรับการบินเช่นนั้น ทั้งนี้ เพราะด้วยเหตุผลเกี่ยวกับความปลอดภัย
ของการบิน

ถ้าอากาศยานเช่นนั้นทำการรับขนคนโดยสารสินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยได้รับ
สินจ้างหรือค่าเช่าแตกต่างกับบริการบินระหว่างประเทศประจำมีกำหนดภายใต้บทบัญญัติ
ข้อ ๗ อากาศยานนั้นย่อมมีเอกสิทธิที่จะขนถ่ายคนโดยสารสินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ขึ้นหรือลงได้
ด้วย แต่เมื่อมีการขนถ่ายขึ้นลงเช่นนั้นรัฐมีสิทธิที่จะวางข้อบังคับ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการนี้
ได้ตามที่พิจารณาว่าจำเป็น

ข้อ 6

บริการบินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนดจะดำเนินการบินเหนือ หรือเข้าไป
ในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญามีได้้นนอกจากจะได้รับอนุญาตพิเศษ หรืออนุญาตอย่างอื่นจากรัฐนั้น

และจะต้องปฏิบัติตามกำหนดในใบอนุญาตเช่นว่านั้น

ข้อ 7

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐย่อมมีสิทธิที่จะบอกปฏิเสธการอนุญาตให้อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ รับคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้าที่รับขนขึ้นภายในอาณาเขตต์ของตนเพื่อสินจ้างหรือค่าเช่า ซึ่งคนและของเหล่านั้นมีปลายทางไปยังอีกจุดหนึ่งภายในอาณาเขตต์นั้น

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะไม่ทำข้อตกลงใด ๆ ซึ่งให้ออกสิทธิเช่นว่านั้นโดยชัดแจ้งแก่รัฐอื่นใด หรือแก่สายการบินของรัฐอื่นใดโดยเฉพาะ และรับรองว่าจะไม่ขอรับเอกสิทธิพิเศษเฉพาะเช่นว่านั้นจากรัฐอื่นใด

ข้อ 15

ภายใต้บทบัญญัติแห่งข้อ ๖๘ ทำอากาศยานทุกแห่งในรัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งเปิดให้อากาศยานแห่งชาติของตนใช้เป็นสาธารณะ จะต้องเปิดให้อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ทั้งหมดใช้เดียวกันภายใต้เงื่อนไขอย่างเดียวกัน การใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศรวมทั้งบริการวิทยุและอุตุนิยมวิทยา ซึ่งอาจจัดให้มีขึ้นใช้เป็นสาธารณะเพื่อความปลอดภัย และทันทั่วทั้งของการเดินอากาศโดยอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขอย่างเดียวกันเหมือนกัน

ค่าภาระใด ๆ ที่รัฐผู้ทำสัญญาอาจเรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บจากอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเช่นว่านั้น

(ก) สำหรับอากาศยานที่มีได้ทำการบินในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนดจะต้องไม่สูงกว่าค่าภาระที่อากาศยานแห่งชาติของตนจะต้องเสีย ซึ่งอากาศยานนั้นเป็นชั้นเดียวกันและทำการบินเช่นเดียวกัน

(ข) สำหรับอากาศยานที่ทำการบินในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด จะต้องไม่สูงกว่าค่าภาระที่อากาศยานแห่งชาติของตนจะต้องเสีย ซึ่งอากาศยานนั้นทำ



การบินในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน

ค่าภาระเช่นนั้นทั้งหมดจะต้องโฆษณาและติดต่อไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แต่ถ้ารัฐผู้ทำสัญญาที่มีส่วนได้ส่วนเสียร้องขึ้น คณะรัฐมนตรีจะได้ตรวจสอบบรรดาค่าภาระที่เรียกเก็บสำหรับการใช้ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ กับจะรายงานและคำแนะนำในเรื่องนี้ให้รัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณา รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระอื่น สำหรับสิทธิของอากาศยานใด ๆ แห่งรัฐผู้ทำสัญญา หรือบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยานนั้น ในการบินผ่านหรือการเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของตนแต่อย่างเดียวไม่ได้

หมวด ๓

สัญชาติของอากาศยาน

ข้อ ๑๗

อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐใดย่อมมีสัญชาติเป็นของรัฐนั้น