



ที่ คค (ปคร) 0204/195

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๗๗๘๔
วันที่ ๑๗ ก.ย. ๒๕๓๕ เวลา ๑๕-๓๘๗

สวค. ๑/๒๓๔
วันที่ ๑๗ ก.ย. ๕๐
เวลา ๑๖.๑๐

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กทม.10100

/๓ กันยายน ๒๕๕๐

เรื่อง รายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-เนเธอร์แลนด์

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาและคำแปลบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างไทย-เนเธอร์แลนด์ ลงนามเมื่อวันที่ 25 เมษายน ๒๕๕๐ จำนวน 20 ชุด
2. สำเนามติคณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ ครั้งที่ 3/2550 จำนวน 20 ชุด

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการพบปะเจรจาระหว่างคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ในวันที่ 25 เมษายน ๒๕๕๐ ที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย เพื่อหารือเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทางการบินระหว่างกัน

กระทรวงคมนาคมขอเรียนสรุปรายงานผลการเจรจาต่อคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 ประเทศไทยและเนเธอร์แลนด์ได้จัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกันฉบับแรก ลงนามเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2490 และต่อมาได้จัดทำความตกลงฉบับใหม่ ลงนามเต็มเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2514 (ค.ศ.1971) เพื่อใช้เป็นความตกลงฉบับแม่บทในความสัมพันธ์ด้านการบินระหว่างกัน และทั้งสองฝ่ายได้พบหารือกันเป็นระยะๆ โดยครั้งล่าสุดมีขึ้นเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2548 (ค.ศ. 2003)

1.2 ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงที่จะให้มีการเจรจาการบินระหว่างกัน เพื่อปรับปรุงสิทธิการบินและความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างไทย-เนเธอร์แลนด์ โดยได้ตกลงหารือกัน ในวันที่ 25 เมษายน ๒๕๕๐ ที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย

/1.3 ...

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

1.4 คณะผู้แทนรัฐบาลของทั้งสองฝ่ายได้จัดทำเป็นบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างราชอาณาจักรไทยและราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ โดยลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2550 รายละเอียดปรากฏดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ซึ่งจะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนมอบกระทรวงการต่างประเทศดำเนินการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตยืนยันการปรับปรุงแก้ไขข้อบทเกี่ยวกับการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ความปลอดภัยการบิน สิทธิความจุความถี่ ใบพัดเส้นทางบิน รวมทั้งแก้ไขและเพิ่มเติมข้อบทในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ตามที่กำหนดไว้ในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลเนเธอร์แลนด์ ลงนามเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2514

1.5 คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2550 เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2550 ได้มีมติรับทราบรายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-เนเธอร์แลนด์แล้ว รายละเอียดปรากฏดังสิ่งที่มาด้วย 2

2. ผลการเจรจา

ในการพบปะเจรจาครั้งนี้ คณะผู้แทนรัฐบาลของทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกัน ดังนี้

2.1 การปรับปรุงข้อบทว่าด้วยการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การให้อนุญาตและการเพิกถอนใบอนุญาต และข้อบทว่าด้วยสิทธิเกี่ยวกับการควบคุมเชิงกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยการบิน

ทั้งสองฝ่ายตกลงปรับปรุงข้อบททั้งสองในความตกลงฯ ปัจจุบัน โดยยี่ดสร้างข้อบทแม่แบบที่ไทยได้ตกลงไว้กับประชาคมยุโรปเป็นหลัก และผนวกสาระของข้อบทในความตกลงฯ เดิมเพิ่มเติม เพื่อความสมบูรณ์ของเงื่อนไขที่เคยตกลงกันไว้ด้วย สำหรับข้อบทว่าด้วยสิทธิเกี่ยวกับการควบคุมเชิงกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยการบิน ทั้งสองฝ่ายตกลงระบุเพิ่มเติมเป็นอีกรวรรคหนึ่งในข้อบทว่าด้วยความปลอดภัยการบินที่เคยตกลงกันไว้แล้ว เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2546 เพื่อให้เกิดความสะดวกในทางปฏิบัติ ทั้งนี้ สาระสำคัญของข้อบทที่ได้ปรับปรุง มีดังนี้

2.1.1 ข้อบทเรื่องการกำหนดสายการบิน การอนุญาตและการเพิกถอน ใบอนุญาต มีสาระว่าสายการบินที่กำหนดของเนเธอร์แลนด์จะต้องเป็นสายการบินที่จัดตั้งขึ้นในอาณาเขตของเนเธอร์แลนด์ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป มีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป ตามกฎหมายของประชาคมยุโรป มีการควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงเป็นของ รัฐสมาชิกที่รับผิดชอบการออกไปรับรองผู้ประกอบการบิน มีสถานที่ทำการที่เป็นหลักในอาณาเขตของ รัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ และกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงในสายการบินเป็นของ รัฐสมาชิกของประชาคมหรือคนชาติของ รัฐสมาชิกนั้น และ/หรือ ของ รัฐสมาชิกอื่นที่ระบุในภาคผนวก อันได้แก่ สาธารณรัฐไอซ์แลนด์ ราชอาณาจักรเดนมาร์ก ราชอาณาจักรนอร์เวย์ และสมาพันธรัฐสวิส และ/หรือคนชาติของรัฐดังกล่าว และห้ามมีการเลือกปฏิบัติด้วยเหตุของ สัญชาติ ขณะที่คุณสมบัติของสายการบินที่กำหนดของฝ่ายไทยจะยังคงใช้หลักการเดิมที่ได้ตกลงไว้ในความตกลงฯ สองฝ่าย กล่าวคือ กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินตกอยู่แก่ประเทศไทยหรือแก่คนชาติไทย

ในส่วนของการเพิกถอนใบอนุญาต ฝ่ายไทยมีสิทธิปฏิเสธ เพิกถอน พักใช้หรือจำกัด ใบอนุญาตสายการบินของเนเธอร์แลนด์ ในกรณีที่คุณสมบัติของสายการบินไม่เป็นไปตามที่ระบุไว้ รวมถึงกรณีที่สายการบินดำเนินการไม่สอดคล้อง หรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของประเทศไทย หรือสายการบินไม่ดำเนินบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับปัจจุบัน หรือสายการบินได้รับอนุญาตให้ดำเนินบริการภายใต้ความตกลงสองฝ่ายระหว่างไทย และรัฐสมาชิกอื่น และประเทศไทยสามารถแสดงให้เห็นว่า การใช้สิทธิรับขณการจรรยาภายใต้ความตกลงนี้ในเส้นทางหนึ่งซึ่งรวมจุดในรัฐสมาชิกอื่น เป็นการหลีกเลี่ยงข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิรับขณการจรรยาที่ระบุไว้ในความตกลงอีกฉบับหนึ่งนั้น หรือสายการบินที่กำหนดมิได้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้โดยรัฐสมาชิกและไม่มี ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายระหว่างไทย และรัฐสมาชิกนั้น และรัฐสมาชิกนั้นปฏิเสธสิทธิรับขณการจรรยาแก่สายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย อนึ่ง สิทธิในการพักใช้จะกระทำได้หลังจากมีการหารือของภาคีทั้งสองฝ่าย เว้นแต่กรณีที่การพักใช้หรือตั้งเงื่อนไขโดยทันทีจะเป็นการป้องกันการละเมิดกฎระเบียบที่จะมีขึ้นต่อไป

2.1.2 ข้อบทเรื่องสิทธิในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบิน มีสาระว่า ในกรณีที่เนเธอร์แลนด์ได้กำหนดสายการบิน ที่มีการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินโดยรัฐสมาชิกอื่น สิทธิของประเทศไทยภายใต้ข้อบทเกี่ยวกับความปลอดภัยการบินในความตกลงฯ ที่ไทยมีกับเนเธอร์แลนด์ซึ่งเป็นผู้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น ย่อมมีผลบังคับใช้กับรัฐผู้กำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินด้วย โดยข้อบทนี้จะใช้เพิ่มเติมเพื่อประกอบกับข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบินที่ไทยและเนเธอร์แลนด์ได้เคยตกลงไว้ก่อนหน้านี้แล้ว

2.2 ใบพิกัดเส้นทางบิน ทั้งสองฝ่ายตกลงปรับปรุงใบพิกัดเส้นทางบิน เป็นดังนี้
ฝ่ายไทย

จุดใดๆ ในไทย – จุดระหว่างทางใดๆ – จุดใดๆ ในเนเธอร์แลนด์ – จุดพื้นใดๆ
ฝ่ายเนเธอร์แลนด์

จุดใดๆ ในเนเธอร์แลนด์ – จุดระหว่างทางใดๆ – จุดใดๆ ในไทย – จุดพื้นใดๆ

2.3 สิทธิความจุความถี่ ทั้งสองฝ่ายตกลงให้สิทธิความจุความถี่สำหรับการทำการบินระหว่างกันโดยไม่จำกัด ทั้งในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้าและบริการขนส่งเฉพาะสินค้า โดยคงเงื่อนไขห้ามมิให้สายการบินของเนเธอร์แลนด์ทำการบินพ้นจากจุดใดๆ ในประเทศไทยไปยังออสเตรเลีย เกินกว่า 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไว้เช่นเดิม

2.4 สิทธิรับการจราจร ทั้งสองฝ่ายตกลงคงหลักการที่ให้สายการบินที่กำหนดของทั้งสองฝ่ายสามารถใช้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้อย่างเต็มที่ไว้เช่นเดิม ในส่วนของสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 5 นั้น มีการปรับปรุงให้สิทธิอย่างเต็มที่ ในส่วนของเที่ยวบินขนส่งเฉพาะสินค้า สำหรับเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้า ตกลงให้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 5 ฝ่ายละ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยการจราจรพักค้างที่จุดต่างๆ ในประเทศไทย หรือจุดต่างๆ ในเนเธอร์แลนด์เป็นเวลา 72 ชั่วโมงหรือน้อยกว่า ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5

2.5 ข้อบทว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ทั้งสองฝ่ายตกลงปรับปรุงข้อบทว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ให้ครอบคลุมถึงความร่วมมือระหว่างสายการบินของประเทศเดียวกันด้วย

3. วิเคราะห์ผลกระทบ

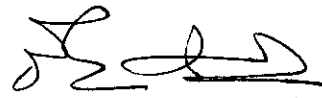
ผลการเจรจาระหว่างคณะผู้แทนไทย-เนเธอร์แลนด์ในครั้งนี้ เป็นการปรับปรุงข้อบทในความตกลงฯ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายภายในของทั้งสองฝ่าย สำหรับการปรับปรุงสิทธิการบินต่างๆ ซึ่งได้แก่ เส้นทางบิน ความจุความถี่ และสิทธิรับการจราจร จะทำให้สายการบินของทั้งสองฝ่ายมีความยืดหยุ่นในการวางแผนการให้บริการ และเปิดโอกาสให้สามารถขยายบริการไปยังจุดต่างๆ ได้มากขึ้น โดยสายการบินของทั้งสองฝ่ายจะสามารถขยายความร่วมมือกับสายการบินของฝ่ายเดียวกันได้ ในภาพรวม จะทำให้การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของทั้งสองประเทศขยายตัวเพิ่มมากขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสาร ธุรกิจการขนส่งสินค้า รวมถึงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคของไทยอีกด้วย นอกจากนี้ ยังเป็นการพัฒนาความสัมพันธ์ทั้งในระดับรัฐบาลและระดับสายการบินของทั้งสองประเทศ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นชอบด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ
ผลการเจรจาตามบันทึกความเข้าใจ ก่อนมอบกระทรวงการต่างประเทศดำเนินการแลกเปลี่ยน
หนังสือทางการทูต ยืนยันการมีผลบังคับใช้ในเรื่องการปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ
สิทธิความจุความถี่ และเส้นทางบิน ต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก



(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองกิจการระหว่างประเทศ

โทร. 0-2280-5638-9

โทรสาร 0-2281-4829, 0-2280-1714

บันทึกความเข้าใจ

คณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักรไทยและราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์พบกันที่กรุงเทพฯ ประเทศไทย ในวันที่ 25 เมษายน 2550 เพื่อหารือเกี่ยวกับความสัมพันธ์ด้านการบินสองฝ่ายของประเทศทั้งสอง

รายชื่อคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายแนบไว้เป็นเอกสารแนบ 1

การหารือดำเนินไปในบรรยากาศอันเป็นมิตรอันดียิ่ง และได้บรรลุความเข้าใจดังต่อไปนี้

1. การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การให้อนุญาตและการเพิกถอนใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขข้อ 3 แห่งความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่ายและพ้นจากนั้นไป (ความตกลงฯ) ลงนามที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2514 ข้อ 3 ใหม่เป็นเอกสารแนบ 2

2. ความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขข้อ 4 (ความปลอดภัยการบิน) แห่งความตกลงฯ ข้อ 4 ใหม่เป็นเอกสารแนบ 3

3. ใบพิกัดเส้นทางบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแก้ไขเส้นทางบินตามที่ได้รับไว้ในใบพิกัดของความตกลงฯ ที่ได้แก้ไขแล้ว โดยบันทึกความเข้าใจฉบับ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2546 ใบพิกัดใหม่เป็นเอกสารแนบ 4

4. ความจุและความถี่

ตามความในวรรค (4) ของข้อ 6 แห่งความตกลงฯ ได้มีการตกลง ดังนี้

4.1) บริการขนส่งผู้โดยสาร / ผู้โดยสารผสมสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการบริการด้วยความถี่อย่างไม่จำกัด ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ซึ่งจะจัดจำนวนที่นั่งอย่างไรก็ได้ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

เว้นแต่จะตกลงเป็นอย่างอื่น สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของเนเธอร์แลนด์จะไม่ดำเนินการบริการมากกว่าสอง (2) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ผ่านจุดต่าง ๆ ในประเทศไทยไปยังออสเตรเลีย

4.1) บริการขนส่งเฉพาะสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะได้รับอนุญาตให้ดำเนินการด้วยความถี่อย่างไม่จำกัด ด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ซึ่งจะจัดจำนวนที่นั่งอย่างไรก็ได้ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

5. สิทธิรับการจราจร

เป็นที่ตกลงกันว่า ในการดำเนินการบินอากาศด้วยอากาศยานแบบใด ๆ ในการจัดรูปแบบอากาศยานใด ๆ ตามเส้นทางบินที่กำหนดของตน

5.1) บริการขนส่งผู้โดยสาร / ผู้โดยสารผสมสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย สามารถใช้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้อย่างเต็มที่ สำหรับสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 5 ในขั้นแรก สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิได้ถึงเจ็ด (7) เทียบต่อสัปดาห์ อย่างไรก็ตาม การจราจรพักค้างที่จุดต่าง ๆ ในประเทศไทย หรือจุดต่าง ๆ ในเนเธอร์แลนด์เป็นเวลา 72 ชั่วโมงหรือน้อยกว่า ไม่ถือว่าการขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5

เป็นที่เข้าใจว่า ความตกลงทางพาณิชย์ฉบับปัจจุบันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะยังคงมีผลใช้จนถึงสิ้นสุดกำหนดการบินประจำฤดูร้อน 2550 ของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และจะไม่มีผลอีกต่อไป

5.2) บริการขนส่งเฉพาะสินค้า

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย สามารถใช้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 3 4 และ 5 ได้อย่างเต็มที่

6. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงแทนที่ข้อบทว่าด้วยการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันที่ระบุในวรรค 4 ของบันทึกความเข้าใจฉบับวันที่ 5 กันยายน 2545 ดังนี้

“ในการทำการบินตามเส้นทางที่ตกลงกัน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเข้าร่วมในการทำการบินร่วมกันกับสายการบินอื่นสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งมีสิทธิในเส้นทางและสิทธิขนส่งการจราจรที่เหมาะสม ในลักษณะต่อไปนี้

1. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันสองฝ่าย

(ก) ช่วงเส้นทางระหว่างประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมดำเนินการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความถี่ที่ใช้โดยสายการบินที่มีผู้ดำเนินการบิน จะไม่นำมาคำนวณหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

(ข)) ช่วงเส้นทางภายในประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเข้าร่วมดำเนินการโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งทำการบินเส้นทางภายในประเทศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะไม่มีการจำกัดความจุความถี่สำหรับบริการร่วมนั้น ทั้งนี้ การจราจรที่รับขนในบริการดังกล่าวจะต้องเป็นการจราจรต่อเนื่องไปยัง/มาจาก บริการระหว่างประเทศของตน

2. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ขณะทำการบินตามเส้นทางที่กำหนด อาจเข้าร่วมการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันเอง โดยความถี่ที่ใช้โดยสายการบินที่ดำเนินการบริการ จะถูกนับหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

3. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับประเทศที่สาม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อื่นใดของประเทศที่สาม ในกรณีเช่นว่านี้ บริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหนึ่งเที่ยวบิน จะถูกนับหักสิทธิหนึ่งหน่วยความถี่จากสิทธิของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) นั้น

หมายเหตุ เป็นที่ตกลงกันอีกด้วยว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมในการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันตามความในวรรคนี้ ในการขายบัตรโดยสารของตน จะต้องแสดงให้เห็นชัดเจนแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขายว่าสายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินการจริงในแต่ละช่วงของบริการและสายการบินใดบ้างที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ"

7. การมีผลใช้ชั่วคราว

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะเสนอให้รัฐบาลของตนรับรองการแก้ไขตามที่อ้างถึงข้างต้นในเรื่องความจุและความถี่ ใบพิกัด และข้อ 3 และ 4 แห่งความตกลงฯ

การแก้ไขความตกลงฯ ตามที่อ้างถึงข้างต้นจะถูกนำไปปฏิบัติหลังจากการแลกเปลี่ยนหนังสือ และจะมีผลบังคับใช้หลังจากมีการยืนยันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือผ่านช่องทางการทูตซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายภายในของภาคีทั้งสองตามลำดับ

ในระหว่างที่รอการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตตามความในวรรค (4) ของข้อ 6 และวรรค (1) ของข้อ 12 แห่งความตกลงฯ สำหรับการเปลี่ยนแปลงความจุและความถี่ การแก้ไขความตกลงฯ และใบพิกัด เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองประเทศจะปฏิบัติให้สอดคล้องตามการแก้ไขเหล่านี้นับแต่วันที่ลงนามบันทึกความเข้าใจฉบับปัจจุบัน ซึ่งจะแทนที่บันทึกความเข้าใจฉบับ 29 กรกฎาคม 2546

พรรคต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับสิทธิรับขบวนการจราจรและการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบิน
ร่วมกันในบันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลใช้นับจากวันที่ลงนามบันทึกความเข้าใจฉบับนี้

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2550

กรรมการ เชมวูฒานนท์

(นางกรรมการ เชมวูฒานนท์)
สำหรับคณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักรไทย

อัลฟอน แดเนียล

(นายอัลฟอน แดเนียล)
สำหรับคณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักร
เนเธอร์แลนด์

รายชื่อคณะผู้แทนไทย

1. นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์ หัวหน้าคณะ
รองอธิบดี กรมการขนส่งทางอากาศ
2. นายสำเริง คำสุภาพ
ผู้อำนวยการส่วนตรวจการขนส่งทางอากาศ
กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นางสาวดวงพร อัจฉริยวิวิธ
ผู้อำนวยการส่วนเดินอากาศภายในประเทศ
กรมการขนส่งทางอากาศ
4. นางสาวดุษฎี ประทีปสินธุ์
หัวหน้าส่วนความตกลงและกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ
กระทรวงคมนาคม
5. นายอนันต์ คณาวินชัย
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
6. นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
7. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
8. นางสาวธรรารัตน์ จิตติขานนท์
เลขานุการโท
กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ
9. นายปานทิต ชนะภัย
ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการตลาด
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
10. นางกรกนก เทพพิทักษ์
ผู้จัดการภาคพื้นตะวันตก ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
11. นายเชิดศักดิ์ ไวอาสา
ผู้ช่วยผู้จัดการกอง ฝ่ายฝึกักัดอัตราค่าขนส่ง
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
12. นายก่อเกียรติ ดุสิตรัตนกุล
ผู้ช่วยผู้จัดการกอง ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

รายชื่อคณะผู้แทนเนเธอร์แลนด์

หัวหน้าคณะ

1. นายอัลฟอน แดเนียล
หัวหน้าฝ่ายการเจรจา กรมการบินพลเรือน
กระทรวงการขนส่ง งานสาธารณะและการจัดการทางน้ำ
2. นางปราซี แวน บรันเดนเบิร์ก-กุลการ์นี
ที่ปรึกษาอาวุโสด้านนโยบาย กรมการบินพลเรือน
กระทรวงการขนส่ง งานสาธารณะ และการจัดการทางน้ำ
3. นายโรเบิร์ต จูมีเลิท
รองที่ปรึกษาด้านการขนส่ง
กระทรวงการต่างประเทศ
4. นายแจน วิลเล็ม ไรจิงค์
รองผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจและอุตสาหกรรม
สายการบินมาร์ตินแอร์ ฮอลแลนด์ เอ็นวี
5. นายกุส จองเกอร์
ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจและอุตสาหกรรม
สายการบินเคแอลเอ็ม รอยัล ดัตช์
6. นายเอ็ดการ์ แวน แอสเปเรน
ผู้จัดการเส้นทางบิน เอเชียแปซิฟิก ตะวันออกกลางและเอเชียใต้
สายการบินเคแอลเอ็ม รอยัล ดัตช์
7. นางสาวเชอร์ชา สแซพ
ฝ่ายรัฐกิจและอุตสาหกรรม
สายการบินเคแอลเอ็ม รอยัล ดัตช์
8. นายอีริก โบเออร์
รองหัวหน้าภารกิจ
สถานเอกอัครราชทูตราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์
กรุงเทพฯ

ข้อ 3

1. ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ้ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสาย เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลด ตามเส้นทางบินที่กำหนด โดยแจ้งไปยังภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่งเป็นลายลักษณ์อักษร

2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบิน และคำขออนุญาตจากสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่งจะให้การอนุญาตและออกใบอนุญาตที่เหมาะสมด้วยความล่าช้า่น้อยที่สุด ตามรูปแบบและธรรมเนียมที่ระบุไว้สำหรับการให้อนุญาตประกอบการและใบอนุญาตทางเทคนิคต่าง ๆ ภายใต้วรรค 3 และ 4 โดยมีเงื่อนไขว่า ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์

1) สายการบินนั้นก่อตั้งขึ้นในอาณาเขตของราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป และมีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิก ตามกฎหมายของประชาคมยุโรป และ

2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น และ

3) สายการบินมีสถานที่ทำการที่เป็นหลักในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ และ

4) สายการบินมีเจ้าของโดยตรง หรือ มีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงโดยรัฐสมาชิก และ/หรือ คนชาติของรัฐสมาชิก และ/หรือ โดยรัฐสมาชิกอื่นที่ระบุในภาคผนวก และ/หรือคนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย

1) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่ในประเทศไทย หรือคนชาติ

3. ภาคิผู้ทำควมตกลดฝ้ายใดฝ้ายหนึ่งอาจปฏิเสธ เพิกถอน พักใช้ หรือจำกัดการให้อนุญาตประกอบการ หรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่ง เมื่อ

ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์

1) สายการบินนั้นไม่ได้ก่อตั้งในอาณาเขตของราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป หรือไม่มีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิก ตามกฎหมายของประชาคมยุโรป

2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบิน ไม่ได้ดำเนินการหรือไม่ได้คงไว้โดยรัฐสมาชิกที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือไม่ได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น หรือ

3) สายการบินไม่มีสถานที่ทำการที่เป็นหลักในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ หรือ

4) สายการบินไม่ได้เป็นของและได้รับการควบคุมอันแท้จริงโดยตรง หรือมีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญโดยรัฐสมาชิก และ/หรือ คนชาติของรัฐสมาชิก และ/หรือ โดยรัฐสมาชิกอื่นที่ระบุในภาคผนวก และ/หรือ คนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น หรือ

5) สายการบินดำเนินการไม่สอดคล้อง หรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของประเทศไทย หรือ

6) สายการบินไม่ดำเนินการบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฯ ฉบับปัจจุบัน หรือ

7) สายการบินได้รับอนุญาตให้ดำเนินการภายใต้ความตกลงสองฝ่ายระหว่างไทยและรัฐสมาชิกอื่น และประเทศไทยสามารถแสดงให้เห็นว่า การใช้สิทธิรับขนการจราจรภายใต้ความตกลงฯ นี้ในเส้นทางหนึ่งซึ่งรวมจุดในรัฐสมาชิกอื่น เป็นการหลีกเลี่ยงข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิรับขนการจราจรที่ระบุไว้ในความตกลงอีกฉบับหนึ่งนั้น หรือ

8) สายการบินที่กำหนดมิใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้โดยรัฐสมาชิกและไม่มี ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายระหว่างไทยและรัฐสมาชิกนั้น และรัฐสมาชิกนั้น ปฏิเสธสิทธิรับขนการจราจรแก่สายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย

1) สายการบินไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ากรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่ในประเทศไทย หรือคนชาติ หรือ

2) สายการบินดำเนินการไม่สอดคล้อง หรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของราชอาณาจักร เนเธอร์แลนด์ หรือ

3) สายการบินไม่ดำเนินการบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฯ ฉบับปัจจุบัน

สิทธิพักใช้จะกระทำได้หลังจากการหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเท่านั้น เว้นแต่การพักใช้หรือการตั้งเงื่อนไขโดยทันทีนั้นจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมาย หรือ ข้อบังคับต่อไปอีก

4. ในการใช้สิทธิภายใต้วรรค 3 และปราศจากผลกระทบต่อสิทธิภายใต้วรรค 3(ก) (7) และ (8) ของข้อนี้ ประเทศไทยจะไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสายการบินของรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปในเหตุ เรื่องของสัญชาติ

5. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจต้องการให้สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแสดงให้เห็นที่พอใจว่าสายการบินนั้นมีคุณสมบัติเพิ่มเติมตามเงื่อนไขที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับ ซึ่งเจ้าหน้าที่นั้นใช้อยู่เป็นปกติและมีเหตุผลแก่การดำเนินการบริการเดินอากาศเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของอนุสัญญาฯ

6. ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการตามวรรค (1) และ (2) ของข้อนี้แล้ว สายการบินที่กำหนดและได้รับอนุญาตนั้นอาจเริ่มดำเนินการที่ตกลงเมื่อใดก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่มีการดำเนินการบริการเว้นแต่พิกัตอัตราค่าขนส่งที่จัดทำตามขอบทแห่งข้อ 8 ของความตกลงฯ ฉบับปัจจุบันมีผลใช้บังคับอยู่สำหรับบริการนั้น

ภาคผนวก

รายชื่อรัฐอื่น ๆ ที่อ้างถึงในข้อ 3

- (ก) สาธารณรัฐไอซ์แลนด์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ข) ราชรัฐลิกเตนสไตน์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ค) ราชอาณาจักรนอร์เวย์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ง) สมาพันธรัฐสวิส (ภายใต้ความตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและสมาพันธรัฐสวิสว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ)

ข้อ 4

(1) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตที่ภาคีผู้ทำความตกลง ฝ่ายหนึ่งออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ในระหว่างระยะเวลาที่มีผลใช้ได้ จะได้รับการยอมรับว่าใช้ได้ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า ข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นนั้น จะต้องเท่าเทียมกับหรือเหนือว่ามาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งอาจกำหนด ขึ้นตามอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้กับหรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตน โดยภาคี ผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือโดยรัฐอื่นใด เพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

(2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้มีการหารือทางเทคนิคเกี่ยวกับ มาตรฐานความปลอดภัยที่ดำเนินการหรือคงไว้โดยเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของอีกฝ่ายหนึ่ง เกี่ยวกับลูกเรือ อากาศยาน ท่าอากาศยานที่ให้บริการแก่การขนส่งระหว่างประเทศ การดูแล การเทคนิค และการทำการบินของสายการบินที่ดำเนินการขนส่งทางอากาศที่ตกลงกันระหว่าง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศทั้งสอง ในการหารือดังกล่าว หากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศทั้งสองตกลงว่า เจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้หรือดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยและ ความต้องการในเรื่องดังกล่าวอย่างน้อยเท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอีกฝ่ายหนึ่งอาจแจ้งให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายแรกให้ทราบถึงขั้นตอนต่างๆ ที่เห็นว่าจำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศฝ่ายที่ ได้รับแจ้งจะต้องดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม

(3) ที่ซึ่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแล ได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกของประชาคมยุโรปอื่น สิทธิของประเทศไทยภายใต้ข้อบท เรื่องความปลอดภัยการบินของความตกลงระหว่างราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ที่ได้แต่งตั้งสายการบิน ที่กำหนดและประเทศไทย จะใช้อย่างเท่าเทียมในเรื่องการรับ การใช้ หรือการคงไว้ซึ่งมาตรฐาน ความปลอดภัยโดยรัฐสมาชิกของประชาคมยุโรปอื่นนั้น และในเรื่องของการให้อนุญาตประกอบการ ของสายการบินนั้น

ใบพิกัด

ตอนที่ 1

เส้นทางที่จะดำเนินการ ในทั้งสองทิศทาง โดยสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่กำหนดโดยรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

จุดใด ๆ ในประเทศไทย – จุดระหว่างทางใด ๆ – จุดใด ๆ ในเนเธอร์แลนด์ – จุดพันธมิตร ๆ

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของราชอาณาจักรไทยอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใด ๆ ข้างต้น ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางบินเหล่านี้เริ่มต้นที่ ณ จุดหนึ่งในไทย

ตอนที่ 2

เส้นทางที่จะดำเนินการในสองทิศทางโดยสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ที่กำหนดโดยรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์

จุดใด ๆ ในเนเธอร์แลนด์ – จุดระหว่างทางใด ๆ – จุดใด ๆ ในประเทศไทย – จุดพันธมิตร ๆ

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์อาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดใด ๆ ข้างต้น ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางบินเหล่านี้เริ่มต้นที่ ณ จุดหนึ่งในเนเธอร์แลนด์

Memorandum of Understanding

The delegations of the Kingdom of Thailand and the Kingdom of the Netherlands met at Bangkok, Thailand, on 25 April 2007, for the discussions of their bilateral aviation relations.

A list of the two delegations is attached hereto as **Attachment 1**.

The discussions were held in a cordial and friendly atmosphere and the following understandings have been reached.

1. Designation, Authorisation and Revocation

Both delegations agreed to modify Article 3 of the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Kingdom of the Netherlands for air services between and beyond their respective territories (the Agreement), signed at Bangkok on 29 April 1971. The new Article 3 is as **Attachment 2**.

2. Aviation Safety

Both delegations agreed to modify Article 4 (aviation safety) of the Agreement. The new Article 4 is as **Attachment 3**.

3. Route Schedule

The two Delegations agreed to modify the routes mentioned in the Schedule to the Agreement as amended by CMoU dated 29 July 2003. The new Schedule is as **Attachment 4**.

4. Capacity and Frequencies

Pursuant to paragraph (4) of Article 6 of the Agreement, the following was agreed:

4.1) Passenger/combination services

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate unlimited frequencies with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes.

Unless otherwise agreed, the designated airline(s) of the Netherlands shall not operate more than two (2) services per week via points in Thailand to Australia.

4.2) All-Cargo Services

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate unlimited frequencies with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes.

Kan

767

5. Traffic Rights

It was agreed that, in operating the air services with any type of aircraft in any configuration on their respective specified routes:

5.1) passenger/combination services

The designated airline(s) of each Contracting Party may enjoy full 3rd and 4th freedom traffic rights. With regard to 5th freedom traffic rights, at the first stage, the designated airline(s) of each Contracting Party may exercise up to seven (7) flights per week. However, traffic making a stop-over at points in Thailand or at points in the Netherlands of 72 hours or less will not be regarded as 5th freedom traffic.

It was understood that the current commercial agreement between the designated airlines of the two Contracting Parties will remain to be in effect until the end of IATA Summer Schedule 2007 and will then cease to exist.

5.2) all-cargo services

The designated airline(s) of each Contracting Party may enjoy full 3rd, 4th and 5th freedom traffic rights.

6. Code-sharing Arrangements

Both delegations agreed to replace code-sharing arrangements provision as specified in paragraph 4 of the CMoU dated 5 September 2002 as follows:

"In operating air services on the agreed routes, the designated airline(s) of either Contracting Party may enter into joint operating arrangements with any other airline(s) which holds the appropriate route and traffic rights, in the following manner:

1. Bilateral Code Share

(a) International sectors

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

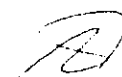
(b) Domestic sectors

Where the designated airline(s) of either Contracting Party enters into code-sharing arrangements with the carrier(s) which operates a domestic route network in the territory of the other Contracting Party, there will be no capacity and frequency limits on the code-share services, provided that the traffic carried on such services is the continuation to/from its international services.

2. Same Contracting Party Code Share

The designated airline(s) of one Contracting Party, while operating along specified routes, may enter into code-sharing arrangements with each other, whereby the frequency used by the operating carrier will be counted against that carrier's capacity entitlement.

Ran



3. Third - Party Code Share

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

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

7. Provisional Effect

The two Delegations agreed to recommend to their respective governments to adopt the above-mentioned changes to Capacity and frequencies, Schedule and Articles 3 and 4 of the Agreement.

The above-mentioned amendments to the Agreement will be implemented through an Exchange of Notes and will enter into force after the confirmation by an exchange of notes through diplomatic channels that the respective internal legal requirements of both parties have been complied with.

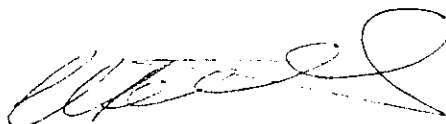
Pending the exchange of diplomatic notes in accordance with paragraph (4) of Article 6 and paragraph (1) of Article 12 of the Agreement for changes in Capacity and frequencies, amendment of the Agreement and the Schedule, the aeronautical authorities of both countries will act in accordance with these amendments as from the date of signature of the present MoU, that shall replace CMoU dated 29 July 2003.

The paragraphs with regard to Traffic Rights and Code-sharing Arrangements in this MoU will come into effect as from the date of signature of this MoU.

Done at Bangkok on 25 April 2007.



(Mrs. Kannikar Kemavuthanon)
For the Delegation of
the Kingdom of Thailand



(Mr. Alphons Daniëls)
For the Delegation of
the Kingdom of the Netherlands

List of Thai Delegation

- | | | |
|-----|---|------|
| 1. | Mrs. Kannikar Kemavuthanon
Deputy Director General,
Department of Civil Aviation | Head |
| 2. | Mr. Samroeng Khamsubhap
Director, Air Transport Inspection Division,
Department of Civil Aviation | |
| 3. | Miss Duangporn Artchariyavivit
Director, Domestic Air Services Division,
Department of Civil Aviation | |
| 4. | Miss Dusadee Pratipsindhu
Chief, International Agreement,
Law and Regulations Section,
Ministry of Transport | |
| 5. | Mr. Anant Kanaviwatchai
Air Transport Technical Officer,
Department of Civil Aviation | |
| 6. | Mr. Pyrasak Duangkaew
Air Transport Technical Officer,
Department of Civil Aviation | |
| 7. | Miss Chaweewan Lacksanacharoen
Air Transport Technical Officer,
Department of Civil Aviation | |
| 8. | Miss Thararut Chittichanon
Second Secretary,
Department of International Economic Affairs,
Ministry of Foreign Affairs | |
| 9. | Mr. Pandit Chanapai
Vice President,
Commercial Development & Support Department,
Thai Airways International Plc. | |
| 10. | Mrs. Kornkanoke Theppitak
Western Region Manager,
International Affairs Department,
Thai Airways International Plc. | |
| 11. | Mr. Cherdsak Waiarsa
Administrative Assistant, Tariff Department,
Thai Airways International Plc. | |
| 12. | Mr. Korkiat Dusitruttanakul
International Relations Coordinator,
Thai Airways International Plc. | |

Kar

P

List of the Netherlands Delegation

- | | | |
|----|---|------|
| 1. | Mr. Alphons Daniëls
Chief Negotiator DGTL
Ministry of Transport, Public Works and Water
Management | Head |
| 2. | Mrs. Prachee van Brandenburg-Kulkarni
Senior Policy Advisor DGTL,
Ministry of Transport, Public Works and Water
Management | |
| 3. | Mr. Robert Jumelet
Deputy Transport Advisor,
Ministry of Foreign Affairs | |
| 4. | Mr. Jan Willem Reijrink
Deputy Director Government & Industry Affairs,
Martinair Holland NV | |
| 5. | Mr. Guus Jonker
Director Government & Industry Affairs
KLM Royal Dutch Airlines | |
| 6. | Mr. Edgar van Asperen
Route Manager Asia Pacific & MESA
KLM Royal Dutch Airlines | |
| 7. | Ms. Thirza Schaap
Government & Industry Affairs
KLM Royal Dutch Airlines | |
| 8. | Mr. Erik Boer
Deputy Head of Mission
Embassy of the Kingdom of the Netherlands
Bangkok | |

Kau

TD

Article 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of the designation, and of applications from the designated air carrier(s), in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

a) in the case of an air carrier designated by the Kingdom of the Netherlands:

i. the air carrier is established in the territory of the Kingdom of the Netherlands under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Community law; and

ii. effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

iii. the air carrier has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; and

iv. the air carrier is owned directly or through majority ownership and effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other States listed in Annex and/or nationals of such other States.

b) in the case of an air carrier designated by Thailand:

i) a preponderant part of its ownership and effective control are vested in Thailand or in its nationals.

3. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where:

a) in the case of an air carrier designated by the Kingdom of the Netherlands:

i. the air carrier is not established in the territory of the Kingdom of the Netherlands under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Community law;

Kan



ii. effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

iii. the air carrier does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; or

iv. the air carrier is not owned and effectively controlled directly or through majority ownership by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other States listed in Annex and/or nationals of such other States; or

v. the air carrier fails to comply with or has infringed the laws or regulations of Thailand, or

vi. the air carrier fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement, or

vii. the air carrier is already authorised to operate under a bilateral agreement between Thailand and another Member State and Thailand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

viii. the air carrier designated holds an Air Operators Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between Thailand and that Member State and that Member State has denied traffic rights to the air carrier designated by Thailand.

b) in the case of an air carrier designated by Thailand:

i. the air carrier cannot prove that a preponderant part of its ownership and effective control are vested in Thailand or in its nationals, or

ii. the air carrier fails to comply with or has infringed the laws or regulations of the Kingdom of the Netherlands, or

iii. the air carrier fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

The right to suspend shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party unless immediate suspension or imposition of condition is essential to prevent further infringements of laws or regulations.

4. In exercising its right under paragraph 3, and without prejudice to its rights under paragraph 3(a) (vii) and (viii) of this Article, Thailand shall not discriminate between air carriers of EC Member States on the grounds of nationality.

Ran



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

6. At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised, may begin to operate the agreed services, provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Annex

List of other States referred to in Article 3

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).

Kan

AD

Article 4

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties, shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise as valid, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

(2) Either aeronautical authority may request technical discussions concerning the safety standards maintained and administered by the other aeronautical authority relating to aircrew, aircraft, airport serving international air transport, technical supervision and operation of the airlines operating the air transport services agreed upon between both aeronautical authorities. If, following such technical discussions, both aeronautical authorities agree that one aeronautical authority does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards established pursuant to the Convention, the other aeronautical authority may notify the former aeronautical authority of the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The notified aeronautical authority shall take appropriate corrective action.

(3) Where the Kingdom of the Netherlands has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State, the rights of Thailand under the safety provisions of the agreement between the Kingdom of the Netherlands that has designated the air carrier and Thailand shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

Kan



Schedule

Section 1

Routes to be operated in both directions by the airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of Thailand:

Any Points in Thailand – Any Intermediate Points – Any Points in the Netherlands – Any Points Beyond.

The designated airline or airlines of the Kingdom of Thailand may, on any or all flights, omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on the route(s) begin at a point in Thailand.

Section 2

Routes to be operated in both directions by the airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of the Netherlands:

Any Points in the Netherlands – Any Intermediate Points – Any Points in Thailand – Any Points Beyond.

The designated airline or airlines of the Kingdom of the Netherlands may, on any or all flights, omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on the route(s) begin at a point in the Netherlands.

kan

AD