

No. 28953

**NEW ZEALAND
and
THAILAND**

**Air Services Agreement (with annex). Signed at Wellington on
5 August 1987**

Authentic texts: English and Thai.

Registered by New Zealand on 28 May 1992.

Amendment to the above-mentioned Agreement

**NOUVELLE-ZÉLANDE
et
THAÏLANDE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Wellington le 5 août 1987**

Textes authentiques : anglais et thaïlandais.

Enregistré par la Nouvelle-Zélande le 28 mai 1992.

Modification à l'Accord susmentionné

AIR SERVICES AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF
NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM
OF THAILAND

The Government of New Zealand and the Government of
the Kingdom of Thailand,

Considering that New Zealand and the Kingdom of
Thailand are parties to the Convention on International
Civil Aviation opened for signature at Chicago on the
seventh day of December, 1944,² and

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

(a) The term "the Convention" means the Convention on
International Civil Aviation opened for signature

¹ Came into force on 25 October 1989, the date of the exchange of notes confirming its approval, in accordance with article 22.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under article 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;

- (b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation and, in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of Communications, or in both cases any person or body, authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;
- (c) The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 6 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;
- (d) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation

documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

(e) "Air service", "International air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(f) "Territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State, provided that, in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude the Cook Islands, Niue, and Tokelau.

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

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such

services and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.

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

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

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

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

ARTICLE 3

PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account

the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirements of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of states other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account

of other transport services established by
airlines of the States comprising the area; and

(c) the requirements of through airline operation.

4. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall from time to time jointly determine the practical application of the principles contained in the foregoing paragraphs of this Article for the operation of the agreed services by the designated airlines.

ARTICLE 4

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail

carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 5

AVIATION SECURITY

1. Having regard to their rights and obligations under international law, the Contracting Parties affirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain

Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970,² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971,³ and any other Convention relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties are party.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; each Contracting Party shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any differences between its national regulations and practices and the aforementioned aviation security provisions.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

5. Each Contracting Party shall observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and shall take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat to civil aviation.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

ARTICLE 6DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article, or to impose such

conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. Having received the operating authorization, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airline may at any time operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement are in force.

ARTICLE 7

REVOCATION AND SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

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

- (a) the said airline cannot prove that substantial ownership and effective control are vested in the

Contracting Party designating the airline or in its nationals, or

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

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

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

ARTICLE 8

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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 recognized 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.

2. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to any of its nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 9

EXEMPTION OF DUTIES AND TAXES

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

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

(a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed

by the competent authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;

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

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

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

ARTICLE 10DIRECT TRANSIT

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

ARTICLE 11USER CHARGES

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

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

ARTICLE 12COMMERCIAL ACTIVITIES

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

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

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

ARTICLE 13CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and cargo. Each transfer shall be effected at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance. If such transfers are regulated by a special agreement between the Contracting Parties, this special agreement shall apply.

ARTICLE 14TARIFFS

1. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, the interests of users, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and, when it is deemed suitable, the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon, if possible, between the designated airlines of the Contracting Parties; such agreement shall be reached, whenever possible, through the international tariff coordination mechanism of the International Air Transport Association. However, a designated airline shall not be precluded from filing any proposed tariff unilaterally if circumstances so warrant. Unless otherwise determined in the application of paragraph 5 of this Article, or where a proposed tariff has been unilaterally filed, each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for the justification and reasonableness of the tariffs so proposed.

3. Any tariffs for an agreed service shall be filed with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least 60 days prior to the proposed effective date unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties permit the filing to be made on shorter notice. Any proposed tariff shall be filed by a designated airline with the aeronautical authorities of both Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities of each Contracting Party may require.

4. If the aeronautical authorities of one Contracting Party, on receipt of any filing referred to in paragraph 3

of this Article, are dissatisfied with the tariff proposed, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party within 45 days from the date of receipt of such tariff, but in no event less than 15 days prior to the proposed effective date of such tariff. If notification of dissatisfaction is not given as provided in this paragraph, the tariff shall be deemed to be approved by the aeronautical authorities of the Contracting Party receiving the filing and shall become effective on the proposed date.

5. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article or if during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held in accordance with Article 17 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 5 of this Article the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

8. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification, a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, the procedures as set out in paragraphs 5 and 6 of this Article shall apply. In no circumstances however, shall a Contracting Party require a different tariff from the tariff of its own designated airline for comparable services between the same points.

9. The tariffs charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a third State involving also points other than on agreed services shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and such third

State; provided, however, that the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of its own airline for comparable service between the same points. The designated airline of each Contracting Party shall file such tariffs with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with their requirements. Approval of such tariffs may be withdrawn on not less than 15 days notice.

ARTICLE 15

TIME-TABLE SUBMISSION

As long in advance as practicable, but not less than thirty days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within thirty days after receipt of a request from the aeronautical authorities the designated airline of one Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information regarding the nature of service, time-tables, types of aircraft including the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

ARTICLE 16PROVISION OF STATISTICS

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

ARTICLE 17CONSULTATIONS

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

ARTICLE 18DISPUTE SETTLEMENT

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

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

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

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

ARTICLE 19

MODIFICATIONS

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

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

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

ARTICLE 20

TERMINATION

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

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

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

ARTICLE 21REGISTRATION WITH ICAO

The present Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22ENTRY INTO FORCE

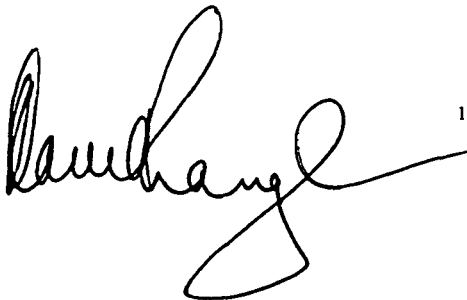
The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in compliance with its legal procedure and shall enter into force on the day of the Exchange of Diplomatic Notes confirming such approval.

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

DONE at Wellington this 5th day of August 1987 in duplicate, in the English and Thai languages, all texts being equally authentic.

For the Government
of New Zealand:

For the Government
of the Kingdom of Thailand:

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to read 'David Lange', with a small superscript '1' to its right.A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Siddhi Savetsila', with a small superscript '2' to its right.

¹ David Lange.

² Siddhi Savetsila.

ANNEX**ROUTE SCHEDULES****Section 1**

Route to be operated in both directions by the designated airline of New Zealand:

Points in New Zealand to points in Thailand and beyond to one point in the Middle East, and beyond to London, Frankfurt and one further point in Europe to be nominated.

Section 2

Route to be operated in both directions by the designated airline of Thailand:

Points in Thailand to points in New Zealand and beyond to two points in the South Pacific to be nominated.

NOTES: Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights, provided that the agreed services on the route begin in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

AMENDMENT TO THE AIR SERVICES AGREEMENT OF 5 AUGUST
1987 BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND¹

Effected by an agreement in the form of an exchange of notes dated at Wellington and at Bangkok on 26 October 1989, which came into force on 26 October 1989, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

The text of the amendment reads as follows:

a. by amending Article 1(1) (c) to read as follows:
"The term "designated airline" means an airline or airlines which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 6 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services";

b. by replacing the words "airline designated by" and "the airline" where they appear respectively in Articles 2(2) and 3(2) with the term "designated airline of" and "designated airline" respectively;

c. by replacing the words "one airline" in the first sentence of Article 6(1) with the words "an airline or airlines";

d. by replacing the words "the airline designated by the other Contracting Party" in Article 6(3), with the words "an airline designated by the other Contracting Party".

Authentic text of the amendment: English.

Certified statement was registered by New Zealand on 28 May 1992.

¹ See p. 432 of this volume.

[THAI TEXT — TEXTE THAÏLANDAIS]

ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

ระหว่าง

รัฐบาลแห่งนิวซีแลนด์

และ

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

รัฐบาลแห่งนิวซีแลนด์และ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

พิจารณาเห็นว่า นิวซีแลนด์และราชอาณาจักรไทยเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ เจ็ด ธันวาคม 1944 และ

ปรารถนาที่จะทำความตกลงเพิ่มเติมจากอนุสัญญาดังกล่าวเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนาบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่าย

จึงได้ตกลงกัน ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 คำจำกัดความ

1. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะได้อธิบายเป็นอย่างอื่น

- ก) คำว่า "อนุสัญญา" ให้หมายถึงอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือน ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ เจ็ด ธันวาคม 1944 และรวมทั้งภาคผนวกใด ๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ 90 แห่งอนุสัญญานั้น และข้อแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกหรืออนุสัญญาตามข้อ 90 และ 94 นั้น ครบเท่าที่ภาคผนวกและข้อแก้ไขต่าง ๆ มีผลบังคับใช้กับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

- ข) คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีราชอาณาจักรไทย ให้หมายถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และในกรณีนิวซีแลนด์ ให้หมายถึง รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบด้านการบินพลเรือน หรือทั้งสองกรณีนี้ ให้หมายถึงบุคคลหรือองค์คณะใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งในเวลาเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจดังกล่าวได้รับมอบหมาย
- ค) คำว่า "สายการบินที่กำหนด" ให้หมายถึงสายการบินซึ่งภาคีผู้ให้ความตกลงฝ่ายหนึ่งได้กำหนดตามข้อ 6 แห่งความตกลงฉบับนี้ สำหรับการดำเนินการเดินอากาศที่ได้ตกลงกัน
- ง) คำว่า "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" ให้หมายถึงราคาที่จะต้องจ่ายสำหรับการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ และสินค้า และเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งใช้กับราคาเหล่านี้ รวมทั้งค่านายหน้าและค่าจ้างเพิ่มเติมสำหรับตัวแทนหรือการขายเอกสารการเดินทาง แต่ไม่รวมค่าจ้าง และเงื่อนไขสำหรับการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์
- จ) "บริการเดินอากาศ" "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" "สายการบิน" และ "แวลูมิไซเพื่อการค้า" ให้มีความหมายตามที่บัญญัติไว้สำหรับคำเหล่านั้นตามลำดับ ในข้อ 96 แห่งอนุสัญญา
- ฉ) "อาณาเขต" ในส่วนที่เกี่ยวข้องแก่รัฐหนึ่งให้หมายถึงพื้นที่ดินและน่านน้ำอาณาเขตที่ติดต่อกับพื้นที่ดินนั้นซึ่งอยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐนั้น โดยมีข้อกำหนดว่า ในกรณีประเทศนิวซีแลนด์ คำว่า "อาณาเขต" ไม่รวมหมู่เกาะคุก นิวเฮ และโตเกเลา

2. ภาคผนวกประกอบเป็นส่วนหนึ่งส่วนเดียวกับความตกลงฉบับนี้ คำอ้างถึงพวงที่อ้างถึงความตกลงฉบับนี้ ให้ถือว่าอ้างถึงภาคผนวกด้วย เว้นแต่จะตกลงกันอย่างชัดแจ้งให้เป็นอย่างอื่น

ข้อ 2 การให้สิทธิ

1. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้แก่ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางที่ระบุในใบพิภคของภาคผนวก บริการเช่นว่านั้นและเส้นทางบินต่อไปนี้จะเรียกว่า "บริการที่ตกลง" และ "เส้นทางที่ระบุ" ตามลำดับ

2. ภายใต้งัยแห่งบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ สายการบินที่ภาคิผู้ทำ ความตกลงแต่ละฝ่ายกำหนดจะได้รับขณะดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ

- ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของภาคิผู้ทำ ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แวะลง
- ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาเขตดังกล่าวมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า
- ค) สิทธิในการรับขึ้นและลงลงในอาณาเขตดังกล่าว ณ จุดต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ ซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ที่ไปยังหรือมาจากจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำ ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งตามที่ระบุในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้
- ง) สิทธิในการรับขึ้นและลงลงในอาณาเขตของประเทศที่สาม ณ จุดต่าง ๆ ที่ระบุในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ ซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ ที่ไปยังหรือมาจากจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำ ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งตามที่ระบุในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้

3. ไม่มีข้อความใดในวรรค 2 แห่ง ข้อนี้ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำ ความตกลงฝ่ายหนึ่ง ในอันที่จะ รับชนคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ เพื่อสินจ้างหรือค่าเช่าในอาณาเขตของภาคิผู้ทำ ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคิผู้ทำ ความตกลงฝ่ายนั้น

4. ถ้าเหตุเนื่องมาจากการปะทะกันด้วยอาวุธ ภัยธรรมชาติอันใหญ่หลวง ความไม่สงบทางการเมือง หรือการบ่อนทำลายทำให้สายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำ ความตกลง ฝ่ายหนึ่งไม่สามารถดำเนินบริการตามเส้นทางปกติของคนได้ ภาคิผู้ทำ ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะ ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะเอื้ออำนวยความสะดวกให้มีกา รดำเนินบริการเช่นว่านั้นต่อไปโดยกา รจักเส้นทางนั้นใหม่เป็นการชั่วคราวตามความเหมาะสม

ข้อ 3 หลักในการดำเนินการที่ตกลง

1. สายการการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะมีโอกาสอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน ในอันที่จะดำเนินการที่ตกลงในเส้นทางที่ระบุระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่าย

2. ในการดำเนินการที่ตกลง สายการการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของสายการการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อมิให้กระทบกระเทือนถึงบริการที่ฝ่ายหลังให้บริการในเส้นทางเดียวกันนั้นทั้งหมดหรือแต่บางส่วนอย่างไม่มีสมควร

3. บริการที่ตกลง ซึ่งสายการการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงจัดขึ้น จะต้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความต้องการของประชาชนสำหรับบริการขนส่งในเส้นทางที่ระบุ และจะต้องการจัดความจุในอัตราการบินบรรทุกอันควรเพียงพอเพื่อสนองความต้องการในการขนส่งคนโดยสาร สินค้า รวมทั้งไปรษณีย์ภัณฑ์ในเวลาอันและที่ควรค่าหมายได้ ที่ไปจากหรือมายังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินเป็นวัตถุประสงค์ปฐมมูล การจัดทำให้มีการรับขนคนโดยสาร สินค้า รวมทั้งไปรษณีย์ภัณฑ์ที่รับขึ้นและขนส่ง ณ จุดต่าง ๆ ในเส้นทางที่ระบุ ในอาณาเขตของรัฐใด ๆ นอกเหนือจากรัฐที่กำหนดสายการบิน จะต้องกระทำตามหลักการทั่วไปที่ว่าความจุจะต้องสัมพันธ์กับ

- ก) ความต้องการของจราจรที่รับขึ้นหรือขนส่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบิน
- ข) ความต้องการของจราจรของเขตที่บริการที่ตกลงผ่านเมื่อได้คำนึงถึงบริการขนส่งอื่น ๆ ที่ได้จัดตั้งขึ้นโดยสายการบินของบรรดาประเทศที่ตั้งอยู่ในเขตนั้น และ
- ค) ความต้องการในการดำเนินการที่ตกลงนอกเส้นทางที่คู่สม

4. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะร่วมกันพิจารณาเป็นครั้งคราวถึงการนำหลักการในวรรคต่าง ๆ ข้างต้นของข้อหม้นมาใช้กับการดำเนินการที่ตกลงโดยสายการการบินที่กำหนด

ข้อ 4 การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

1. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับการเข้ามา และการออกจากอาณาเขตของตนของอากาศยานซึ่งใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ หรือ เที่ยวบินของอากาศยานเช่นว่านั้นเหนืออาณาเขตนั้น จะใช้บังคับแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งด้วย

2. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับการเข้ามาร การพักรวม และการออกจากอาณาเขตของตนของคนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือ ปรชนนียกณฑ์ อาทิเช่น พิธีการต่าง ๆ เกี่ยวกับการเข้า การออก การอพยพออกจากประเทศ และการเข้ามาอยู่ ตลอดจนมาตรการศุลกากรและสุขาภิบาล จะใช้บังคับแก่คนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือ ปรชนนียกณฑ์ซึ่งรับขนโดยอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งขณะที่อยู่ภายในอาณาเขตดังกล่าว

3. ในการใช้กฎหมายและข้อบังคับซึ่งกำหนดไว้ในข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงไม่อาจให้โอกาสแก่สายการบินของตนในทางที่ต่ำกว่าให้กับสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ 5 ความปลอดภัยการบิน

1. โดยไม่กระทบกระเทือนถึงสิทธิและข้อผูกพันต่าง ๆ ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงยืนยันว่า หน้าที่แห่งตนในความสัมพันธ์ระหว่างกันที่จะรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้

2. เมื่อได้รับการร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือตามจำเป็นแก่อีกฝ่ายหนึ่งในการป้องกันการกระทำต่าง ๆ อันเป็นการยึกอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำที่มิชอบด้วยกฎหมายอื่น ๆ ต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ลูกเรือ อากาศยาน สนามบิน และเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการชู้เชี่ยอื่นใดต่อความปลอดภัยในการบิน

3. ภาคีผู้ทำความตกลงจะปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ ที่กระหับนอากาศยาน ลงนามที่โตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน 1963 อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึกอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 1970

และอนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน 1971 และอนุสัญญาอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยการบินซึ่งภาคีผู้ให้ความตกลงทั้งสองเป็นภาคีสมาชิก

4. ในความสัมพันธ์สองฝ่ายระหว่างกัน ภาคีผู้ให้ความตกลงจะปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินซึ่งกำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และที่ระบุไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนเท่าที่ข้อกำหนดเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับกับภาคีผู้ให้ความตกลง ภาคีผู้ให้ความตกลงแต่ละฝ่ายจะกำหนดให้ผู้ประกอบการของอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศตน หรือผู้ประกอบการที่มีถิ่นที่สำนักงานใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ถือปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินดังกล่าว ภาคีผู้ให้ความตกลงแต่ละฝ่ายจะแจ้งยังอีกฝ่ายหนึ่งถึงข้อแตกต่าง ระหว่างกฎระเบียบหรือวิธีปฏิบัติของตนกับข้อกำหนดเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยดังกล่าวมาข้างต้น ภาคีผู้ให้ความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจขอให้มีการหารือโดยทันทีกับภาคีผู้ให้ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เกี่ยวกับข้อแตกต่าง ดังกล่าวในเวลาใดก็ได้

5. ภาคีผู้ให้ความตกลงแต่ละฝ่ายจะถือปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินตามที่ภาคีผู้ให้ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปในอาณาเขตของภาคีผู้ให้ความตกลงนั้น ๆ และจะใช้มาตรการที่เพียงพอเพื่อป้องกันอากาศยานและจะตรวจสอบผู้โดยสาร ลูกเรือ และสัมภาระ รวมทั้งสินค้า และพัสดุอากาศยานก่อน และระหว่างการรับขึ้นขึ้นบนอากาศยาน ภาคีผู้ให้ความตกลงแต่ละฝ่ายจะพิจารณาด้วยดีในคำขอให้จัดให้มีมาตรการพิเศษตามสมควรในอาณาเขตของตนของภาคีผู้ให้ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อตอบโต้การขู่เข็ญต่อการบินพลเรือนเฉพาะราย

6. เมื่อมีเหตุการณหรือการขู่เข็ญว่าจะมีเหตุการณภัยอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือการกระทำอย่างอื่นที่มิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ลูกเรืออากาศยาน สนามบิน และเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ให้ความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกันด้วยคารวอันช่วยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ให้ความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกันด้วยคารวอันช่วยความสะดวกในการเดินอากาศคือสื่อสารและด้วยมาตรการอื่นที่เหมาะสมอันมุ่งที่จะหยุดยั้งเหตุการณ หรือการขู่เข็ญนั้น ๆ โดยไม่มีความเสี่ยงภัยต่อชีวิตน้อยที่สุด

ข้อ 6 การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

1. ภาคิผู้ทำวามคคลง แคละ ฝายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินสายหนึ่งเพื่อวาม มุงประสงคในการคําเนินบริการที่คคลง การกำหนดเชวมนั้นจะบังเกิดผลโดยการนังเป็นลายลักษณ อักษรระหวางเจําหน้ที่การคเินอากาศของภาคิผู้ทำวามคคลงหังสอง
2. เจําหน้ที่การคเินอากาศซึ่งได้รับการนังกำหนดสายการบินจะต้องให้อนุญาต หังว่าเป็นเพื่อการคําเนินการแก่สายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำวามคคลงอีกฝายหนึ่ง โดยมิชักช้า ภายใต้บทบัญญัติแห่งวรรค 3 และ 4 ของข้อนี้
3. เจําหน้ที่การคเินอากาศของภาคิผู้ทำวามคคลงฝายหนึ่งอาจให้สายการบิน ที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำวามคคลงอีกฝายหนึ่งแสดงให้เป็นที่พอใจแห่งคควา สายการบินนั้นมีคุณสมบัติ เต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับ ซึ่งเจําหน้ที่นั้นใช้อยู่เป็นปกติในการคําเนินบริการ คเินอากาศระหวางประเทศตามบทบัญญัติของอนุสัญญา
4. ภาคิผู้ทำวามคคลง แคละ ฝายมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ยอมรับการกำหนดซึ่งสายการบิน และที่จะปฏิเสธไม่อนุญาตให้คําเนินการทั้งที่ระบุไว้ในวรรค 1 และ 2 ของข้อนี้ หรือที่จะตั้งบังคับ เงื่อนไขตามที่คคเห็นว่าจะจำเป็นในการใช้สิทธิที่ระบุในข้อ 2 แห่งวามคคลงฉบับนี้ เมื่อภาคิผู้ทำวามคคลง คังกล่าวไม่มีข้อพิสูจน์ว่ากรรมสิทธิ์ส่วนสําคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นคคอยู่แก่ ภาคิผู้ทำวามคคลงที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติคค
5. เมื่อได้รับการอนุญาตคําเนินการตามวรรค 2 ของข้อนี้แล้ว สายการบินที่กำหนด อาจเริ่มคําเนินบริการที่คคลงเมื่อใดก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าพักอัตราคําขนส่ง ซึ่งได้กำหนดตามบทบัญญัติ ของข้อ 14 แห่งวามคคลงฉบับนี้มีผลบังคับ

ข้อ 7 การเพิกถอนและการระงับใช้ใบอนุญาตคําเนินการ

1. ภาคิผู้ทำวามคคลง แคละ ฝายมีสิทธิที่จะเพิกถอนใบอนุญาตคําเนินการ หรือค การใช้สิทธิที่ระบุในข้อ 2 แห่งวามคคลงฉบับนี้โดยสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำวามคคลงอีก ฝายหนึ่ง หรือตั้งบังคับเงื่อนไขตามที่คคเห็นว่าจะจำเป็นแก่การใช้สิทธิเชวมนั้น ถ้า

- ก) สายการบินดังกล่าวไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ากรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของตนตกอยู่แก่ภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติตน หรือ
- ข) สายการบินดังกล่าวดำเนินการไม่สอดคล้องหรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สิทธิเหล่านั้น หรือ
- ค) สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับนี้

2. สิทธิเช่นว่านั้นจะใช้ได้ต่อเมื่อได้มีการปรึกษาหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น นอกจากจะจำเป็นต้องเกิดอนุ ง การใช้สิทธิหรือตั้งบังคับเงื่อนไขไว้วรรค 1 ของ ข้อนี้โดยหลัก เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและ ข้อบังคับต่อไปนี้

ข้อ 8 การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

1. ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์นั้น ในระหว่าง ระยะเวลาที่มีผลใช้ได้ จะได้รับการยอมรับนับถือจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดในการ ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ซึ่ง ใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้นจะต้องเท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา

2. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้กับหรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตน โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินผ่านเหนืออาณาเขตของตน

ข้อ 9 การยกเว้นค่าอากรและภาษี

1. อากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตลอดจนเครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน เชื้อเพลิง และน้ำมันสิ้น และหัตถ์อากาศยาน รวมทั้งอาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ ซึ่งอยู่บนอากาศยานนั้น จะได้รับการยกเว้นค่าอากร

หรือภายในเมื่อนำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่า เครื่องบริภัณฑ์ปกคลุมอากาศยาน สัมภาระ และพัสดุอากาศยานนั้น ต้องอยู่บนอากาศยานจนกระทั่งถูกนำกลับออกไป

2. ให้มีการยกเว้นค่าอากรและภาษีเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ ไม่รวมค่าภาระในการให้บริการแก่

- ก) พักอากาศยานซึ่งนำขึ้นบนอากาศยานในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งภายในวงจำกัด ซึ่งกำหนดโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าว และเพื่อการใช้บนอากาศยานซึ่งดำเนินการระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
- ข) เครื่องอะไหล่อากาศยาน เครื่องบริภัณฑ์ปกคลุมอากาศยาน ที่นำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง สำหรับการบำรุงรักษาหรือการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ใช้ดำเนินการระหว่างประเทศ
- ค) เชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่นที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง จะเติมให้กับอากาศยานที่ใช้ในการดำเนินการระหว่างประเทศ แม้เมื่อจำนวนหนึ่งจะใช้ไปบางส่วนของการเดินทางเหนืออาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น ถูกนำขึ้นบนอากาศยาน

3. เครื่องบริภัณฑ์ปกคลุมอากาศยาน ตลอดจนวัสดุและเครื่องใช้สอยซึ่งอยู่บนอากาศยานที่ใช้ดำเนินการโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง อาจนำลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ อาณาเขตนั้น เท่านั้น กรณีเช่นนี้ สิ่งต่าง ๆ ที่นำลงจะจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าวจนกระทั่งถูกนำกลับออกไป หรือมิฉะนั้นจะนำไปยังตามข้อบังคับของศุลกากร

ข้อ 10 การผ่านแดนโดยตรง

คนโดยสาร สัมภาระ และสินค้า ซึ่งผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งโดยตรง และมีได้นำออกไปจากพื้นที่ภายในสนามบินซึ่งได้จัดไว้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวนั้น จะได้รับการควบคุมที่ไม่ยุ่งยาก สัมภาระ และสินค้าผ่านโดยตรงจะได้รับการยกเว้นค่าอากรและภาษีรวมทั้งภาษีศุลกากร

ข้อ 13 การแลกเปลี่ยนและการโอนรายได้

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่จะโอนโดยเสรี ซึ่งเงินเหลือจ่ายจากรายได้ซึ่งสายการบินนั้นได้รับในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ ไปรษณีย์ภัณฑ์และสินค้า การโอนเช่นว่านั้น จะต้องเป็นไปตามอัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้แก่สัญญาในเวลาที่นำรายได้นั้นมาแลกเปลี่ยนและโอนเงิน ถ้าการโอนเช่นว่านั้นได้รับการกำหนดโดยความตกลงพิเศษระหว่างภาคีผู้ทำความตกลง แล้วให้ใช้ความตกลงพิเศษนั้น

ข้อ 14 พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. พิกัดอัตราค่าขนส่งสำหรับการขนส่งตามบริการที่ตกลง ไปยังและจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องกำหนดในระดั้มที่สมควร โดยคำนึงตามควรถึงปัจจัยทั้งหลายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งค่าของการดำเนินงาน ผลประโยชน์ของผู้บริโภค กำไรอันสมควร ลักษณะของบริการ (เช่นมาตรฐานความรวดเร็วและความสะดวก) และหากสมควรก็ให้คำนึงถึงบรรดาพิกัดอัตราที่เรียกเก็บโดยสายการบินอื่น ๆ ในส่วนใด ๆ ของเส้นทางที่ระบุด้วย
2. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อนี้ หากสามารถทำได้จะต้องกำหนดขึ้นด้วยการตกลงร่วมกันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลง ข้อตกลงเช่นว่านั้นถ้าเป็นไปได้ก็ให้เป็นไปตามกลไกประสานพิกัดอัตราค่าขนส่งระหว่างประเทศของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามไม่ห้ามการยื่นเสนอพิกัดอัตราค่าขนส่งฝ่ายเดียวโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งสายใดหากกรณีสมควร ให้สายการบินที่กำหนดแต่ละสายการบินรับผิดชอบเฉพาะต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของตนเท่านั้นในเหตุผลและความจำเป็นของพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ยื่นเสนอ เว้นแต่จะมีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นตามความในวรรค 5 ของข้อนี้หรือเว้นแต่จะเป็นกรณีที่เป็นการยื่นเสนอพิกัดอัตราค่าขนส่งฝ่ายเดียว
3. พิกัดอัตราค่าขนส่งสำหรับบริการที่ตกลง จะต้องยื่นเสนอต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายล่วงหน้าอย่างน้อย 60 วัน ก่อนกำหนดวันที่

เสนอจะเริ่มใช้บังคับ เว้นแต่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายอนุญาตให้ยื่นเสนอได้ในระยะเวลาสั้นกว่านั้น สายการบินที่กำหนดจะต้องยื่นเสนอพิกัดอัตราค่าขนส่งต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายตามแบบที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายกำหนด

4. เมื่อได้รับการยื่นเสนอขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งตามที่กล่าวในวรรค 3 ของข้อนี้ หากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่พึงพอใจในพิกัดอัตราที่เสนอ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศนั้นจะต้องแจ้งยังเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งภายใน 45 วัน นับแต่วันที่ได้รับพิกัดอัตราค่าขนส่งนั้น แต่ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ต้องไม่น้อยกว่า 15 วัน ก่อนถึงวันกำหนดขอให้พิกัดอัตราค่าขนส่งนั้นมีผลใช้บังคับ หากมิได้มีการบอกกล่าวแจ้งความไม่พึงพอใจตามความในวรรคนี้ ให้ถือว่าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่ได้รับการยื่นเสนอพิกัดอัตราค่าขนส่งได้เห็นชอบในพิกัดอัตราค่าขนส่งนั้นและให้พิกัดอัตราค่าขนส่งนั้นมีผลใช้บังคับได้ตามกำหนดวันที่เสนอ

5. ถ้าไม่อาจกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งตามความในวรรค 2 ของข้อนี้ หรือถ้าได้มีการบอกกล่าวแจ้งความไม่พึงพอใจภายในกำหนดเวลาตามความในวรรค 4 ของข้อนี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องพยายามตกลงกันกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่ง ให้มีการปรึกษาหารือตามความในข้อ 17 แห่งความตกลงฉบับนี้

6. ในกรณีที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศไม่อาจตกลงกันได้ในพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ยื่นเสนอต่อคนตามวรรค 3 ของข้อนี้ หรือในการกำหนดพิกัดอัตราค่าโดยสารใด ๆ ตามวรรค 5 ของข้อนี้ ให้ระงับข้อพิพาทความในข้อ 18 แห่งความตกลงฉบับนี้

7. เมื่อได้มีการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งตามความแห่งข้อนี้แล้ว ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าวมีผลใช้บังคับอยู่จนกว่าจะได้มีการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่ง ขึ้นใหม่ตามวิธีบทต่าง ๆ แห่งข้อนี้

8. ในกรณีที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่พึงพอใจในพิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดขึ้นไว้แล้ว เจ้าหน้าที่การเดินอากาศนั้นจะต้องแจ้งบอกกล่าวยัง

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งให้ทราบ และบรรดาสายการบินที่กำหนดจะต้องพยายามทำความตกลงกันหากได้รับการร้องขอ ถ้าไม่สามารถกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งขึ้นใหม่ตามความในวรรค 2 และ 3 ของข้อนี้ได้ภายในระยะเวลาเก้าสิบ (90) วัน นับแต่วันที่ได้รับความบอกกล่าว ให้นำชั้นตอนที่ระบุในวรรค 5 และ 6 ของข้อนี้มาใช้ อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ภาคีผู้ทำความตกลงจะเรียกร้องให้กำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งที่แตกต่างไปจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินที่กำหนดของตนใช้อยู่ในบริการที่ใกล้เคียงกัน ระหว่างจุดต่อจุดเดียวกันไม่ได้

9. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งสำหรับการขนส่งระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกับอาณาเขตของรัฐที่สามเกี่ยวข้องกับจุดต่าง ๆ นอกเหนือไปจากจุดในบริการที่ตกลง จะต้องอยู่ภายใต้ความเห็นชอบของเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และรัฐที่สามเหล่านั้น อย่างไรก็ตาม มีข้อแม้ว่าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะเรียกร้องให้ใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่ต่างไปจากพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินของตนใช้อยู่ในบริการที่ใกล้เคียง ระหว่างจุดต่อจุดเดียวกันไม่ได้ สายการบินที่กำหนดของแต่ละภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องยื่นเสนอขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าว ต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ตามที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศนั้นกำหนด ความเห็นชอบในพิกัดอัตราค่าขนส่งนี้อาจเพิกถอนได้โดยการแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน

ข้อ 15 การยื่นเสนอตารางการบิน

สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะต้องจัดให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนาล่วงหน้าเท่าที่จะปฏิบัติได้ แต่ไม่น้อยกว่าสามสิบวันก่อนเริ่มดำเนินการที่ตกลงหรือการแก้ไขใด ๆ จากนั้น หรือภายในสามสิบวันหลังจากได้รับคำขอร้องจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ ซึ่งข้อเสนอเกี่ยวกับลักษณะของบริการ ตารางการบิน แบบอากาศยาน รวมทั้งความจุที่นั่งในเส้นทางที่ระบุ และข้อเสนอแก้ไขใด ๆ อีก อันอาจต้องการเพื่อให้เป็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่าได้ดำเนินการโดยถูกต้อง ตามข้อกำหนดแห่งความตกลงนี้แล้ว

ข้อ 16 การจัดทำรายการสถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะจัดส่งรายการสถิติรายคาบหรือข้อสนเทศที่คล้ายคลึงกันซึ่งเกี่ยวกับการรับขนการจราจรบนบริการที่ตกลงให้แก่กันเมื่อได้รับการร้องขอ

ข้อ 17 การปรึกษาหารือ

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือในปัญหาใด ๆ เกี่ยวกับความตกลงนี้เมื่อใดก็ได้ การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นให้เริ่มต้นภายในระยะเวลาหกสิบวันนับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอหรือมิฉะนั้นให้เป็นไปตามกำหนดที่ภาคีผู้ทำความตกลงจะได้ตกลงกัน

ข้อ 18 การระงับข้อพิพาท

1. ถ้ามีข้อพิพาทใด ๆ เกิดขึ้นระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ ในชั้นต้นภาคีผู้ทำความตกลงจะพยายามตกลงกันโดยการเจรจาหารือกัน

2. ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงไม่อาจตกลงกันได้โดยการเจรจา ก็อาจตกลงเสนอข้อพิพาทไปยังบุคคลหรือองค์คณะใด ๆ เพื่อวินิจฉัย หรือภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเสนอข้อพิพาทนั้นไปขอถำวินิจฉัยจากคณะอนุญาโตตุลาการสามคนโดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเป็นผู้เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการ ฝ่ายละคน และอนุญาโตตุลาการที่ระบุชื่อสองคนนั้นเป็นผู้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องเสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาหกสิบวันนับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้รับการบอกกล่าวจากภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง โดยผ่านทางการทูตร้องขอให้ชี้ขาดข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการและการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามให้กระทำภายในระยะเวลาอีกสามสิบวันต่อจากนั้นไป ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือถ้าไม่มีการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามภายในระยะเวลา

ที่กำหนด ภาควิชาผู้ทำ ความตกลงฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายใดอาจร้อง ขอให้ประธานคณะมนตรีแห่งองค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศแต่งตั้ง อนุญาต โศดูลาการ คนหนึ่ง หรือหลายคนตามความต้องการ ของกรณี ถ้าประธานคณะมนตรีมีสัญชาติของภาควิชาผู้ทำ ความตกลงฝ่ายใดในสองฝ่ายนั้น หรือ ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่นี้ได้ก็ให้รองประธานคณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้ง อนุญาต โศดูลาการ ตามที่จำเป็น อนุญาต โศดูลาการ คนที่สามจะต้องเป็นคนชาติของ รัฐที่สาม และจะต้องปฏิบัติหน้าที่ที่ประธานคณะ อนุญาต โศดูลาการ

3. ภาควิชาผู้ทำ ความตกลง รับรองที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยใด ๆ ที่ได้รับตามความ ในวรรค 2 แห่งข้อนี้

4. ถ้าและตราบใดที่ภาควิชาผู้ทำ ความตกลงฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายใด หรือสายการบินที่กำหนด ของภาควิชาผู้ทำ ความตกลง ฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายใดไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยที่ได้รับตามความในวรรค 2 แห่งข้อนี้ ภาควิชาผู้ทำ ความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจจำกัด ยับยั้งหรือเพิกถอนสิทธิหรือเอกสิทธิใด ๆ ที่ตนได้ให้โดยอภัย ความตกลงฉบับนี้แก่ภาควิชาผู้ทำ ความตกลง ฝ่ายที่กระทำผิด หรือแก่สายการบิน ที่ได้กระทำความผิดแล้วแต่กรณี

ข้อ 19 การแก้ไขความตกลง

1. ถ้าภาควิชาผู้ทำ ความตกลงฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายใดพิจารณาเห็นสมควรแก้ไขบทบัญญัติใด ๆ แห่งความตกลงฉบับนี้ ข้อแก้ไขเช่นนั้นหากเป็นที่ตกลงกันระหว่างภาควิชาผู้ทำ ความตกลง จะมีผล ใช้บังคับกับต่อเมื่อได้มีการ ยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตแล้ว

2. การแก้ไขภาคผนวกแห่ง ความตกลงฉบับนี้อาจจะตกลงกันได้โดยตรงระหว่าง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาควิชาผู้ทำ ความตกลง ข้อแก้ไขนั้นจะมีผลบังคับเป็นการชั่วคราว นับแต่วันที่ได้ตกลงกัน และจะมีผลใช้บังคับกับต่อเมื่อได้รับการ ยืนยันโดยหนังสือทางการทูตแล้ว

3. ในกรณีที่ได้มีการ รั้งทำ อนุสัญญาหลายฝ่ายทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ ซึ่งผูกพันภาควิชาผู้ทำ ความตกลงทั้งสองฝ่าย ความตกลงฉบับนี้จะได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับ บทบัญญัติแห่ง อนุสัญญาเช่นนั้น

ข้อ 20 การบอกเลิกความตกลง

1. ภาคิผู้ทำ ความตกลง แต่ละ ฝ่าย อาจ ให้ คำบอกกล่าว เป็น ลายลักษณ์อักษร แก่ ภาคิผู้ทำ ความตกลง อีก ฝ่าย หนึ่ง เมื่อ ใด ก็ ได้ ว่า ได้ คัด สิ้น ใจ ที่จะ เลิก ความตกลง ฉบับ นี้ คำบอกกล่าว เช่น นั้น จะ ต้อง แจ้ง พร้อม กัน ไป ยั้ ง องค์ การ การ บิน พล เรือ น ระหว่าง ประเทศ

2. ความตกลง ฉบับ นี้ จะ เป็น อัน สิ้น สุด หลัง จาก วัน ที่ ได้ รับ แจ้ง คำบอกกล่าว ไป สิบ สอง เดือน วัน สิ้น สุด ของ ตาราง การ บิน สมา คม การ ชน ส่ง หาง อากาศ ระหว่าง ประเทศ ช่วง นั้น เว้น แต่ จะ ได้ มี การ ตกลง ร่วม กัน ให้ ดอน คำบอกเลิก ความตกลง ก่อน สิ้น กำหนด เวลา นั้น

3. ใน กรณี ที่ ไม่ มี การ ตอ บรับ จาก ภาคิผู้ทำ ความตกลง อีก ฝ่าย หนึ่ง ให้ ถือ ว่า คำบอกกล่าว เลิก ความตกลง เป็น อัน ได้ รับ เมื่อ เวลา ล่วง ไป สิบ สี่ วัน หลัง จาก วัน ที่ องค์ การ การ บิน พล เรือ น ระหว่าง ประเทศ ได้ รับ การ แจ้ง

ข้อ 21 การจดทะเบียนกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

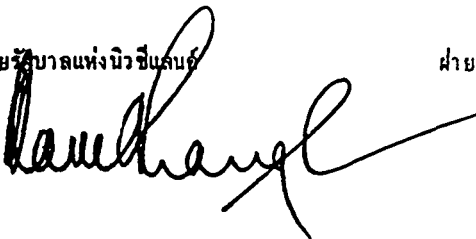
ความตกลง ฉบับ นี้ จะ ต้อง จด ทะเบียน ไว้ กับ องค์ การ การ บิน พล เรือ น ระหว่าง ประเทศ

ข้อ 22 การบังคับใช้ความตกลง


ความตกลง ฉบับ นี้ จะ ต้อง ได้ รับ ความ เห็น ชอบ จาก ภาคิผู้ทำ ความตกลง แต่ละ ฝ่าย ตาม วิธี ดำเนิน การ ทาง กฎหมาย ของ ตน และ จะ มี ผล ใช้ บัง คับ ใน วัน ที่ แลก เปลี่ยน หนังสือ ทาง การ ทูต ยืนยัน ความ เห็น ชอบ เช่น ว่า นั้น

เพื่อ เป็น พยาน แก่ การ นี้ ผู้ มี อำนาจ บริบูรณ์ ของ ภาคิผู้ทำ ความตกลง ทั้ง สอง ได้ ลง นาม ความตกลง ฉบับ นี้ ทำ ที่ กรุง เวล ลิง ตัน วัน ที่ ๒๗ สิงหาคม พ.ศ. สอง ห้า ห้า ร้อย สามสิบ เป็น สอง ฉบับ ใน ภาษา ไทย และ อังกฤษ ตัว หั้ ง หมก มี ความ ถูก ต้อง แห้ ง รืง เ้า เทียม กัน

ฝ่ายรัฐบาลแห่งนิวซีแลนด์



ฝ่ายรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย



(สุโข สุวรรณศิริ)

ภาคผนวก

ใบพิกัดเส้นทางบิน

ตอนที่ 1

เส้นทางบินที่อาจดำเนินการเดินอากาศโดยสายการบินที่กำหนดของประเทศไทย
ในทั้งสองทิศทาง

จุดต่าง ๆ ในประเทศไทย ไปยังจุดต่าง ๆ ในนิวยอร์ก และหันจากนั้นไปยังสอง
จุดในแปซิฟิกใต้ที่จะเสนอชื่อต่อไป

ตอนที่ 2

เส้นทางบินที่อาจดำเนินการเดินอากาศโดยสายการบินที่กำหนดของนิวยอร์ก
ในทั้งสองทิศทาง

จุดต่าง ๆ ในนิวยอร์ก ไปยังจุดต่าง ๆ ในประเทศไทย และหันจากนั้นไปยัง
จุดหนึ่งในตะวันออกกลาง และหันไปยังลอนดอน แพรงเฟิร์ต และอีกหนึ่งจุดในยุโรปที่จะ
เสนอชื่อต่อไป

หมายเหตุ สายการบินที่กำหนดอาจเลือกที่จะเว้นไม่แวะลงยังจุดต่าง ๆ ในเส้นทางที่ระบุ
ในเที่ยวบินใด ๆ หรือในทุกเที่ยวบินก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงตาม
เส้นทางบินจะต้องเริ่มต้นจากจุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนด
สายการบินนั้น

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAÏLANDE

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande,

Considérant que la Nouvelle-Zélande et le Royaume de Thaïlande sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désireux de conclure un accord complémentaire de ladite Convention en vue de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord et sauf si le contexte appelle une autre interprétation :

a) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément à ses articles 90 ou 94, dans la mesure où ces annexes ou amendements sont applicables aux deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, du Ministre responsable de l'aviation civile et, dans le cas du Royaume de Thaïlande, du Ministre des communications, ou bien, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions présentement attribuées auxdites autorités;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes conformément à l'article 6 du présent Accord pour l'exploitation des services aériens convenus;

d) Le terme « tarif » s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que des conditions dans lesquelles ce prix s'applique, y compris les commissions et autres rémunérations des prestations d'agence ou de la vente de documents de transport, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier;

¹ Entré en vigueur le 25 octobre 1989, date d'un échange de notes confirmant son approbation, conformément à l'article 22.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

f) Le terme « territoire » s'agissant d'un Etat, s'entend des zones terrestres et des eaux territoriales y adjacentes relevant de la souveraineté de cet Etat, étant entendu que, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, l'archipel de Cook, Niue et Tokélaou en sont exclus.

2. L'Annexe au présent Accord en fait partie intégrante. Toutes les références à l'Accord s'entendent également de l'Annexe sauf convention expresse d'effet contraire.

Article 2

OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens sur les routes spécifiées dans les tableaux de l'Annexe. Ces services et routes sont ci-après dénommés « services convenus » et « routes indiquées ».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes jouira, dans l'exploitation de services aériens internationaux :

a) Du droit de survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie contractante;

b) Du droit de faire, sur ledit territoire, des escales non commerciales;

c) Du droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés dans l'Annexe au présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante;

d) Du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés dans l'Annexe au présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante qui sont spécifiés dans l'Annexe au présent Accord.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne sera réputé conférer à l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier pour les transporter, en exécution d'un contrat de louage ou moyennant rémunération, à un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de catastrophes naturelles, de troubles politiques ou de circonstances exceptionnelles, l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'assurer un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réorganisant temporairement comme il convient cet itinéraire.

Article 3

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante devra, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être adaptés de près aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il sera pris des dispositions conformes aux principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation de services long-courriers.

4. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes définiront de temps à autre le champ d'application pratique des principes exposés dans les paragraphes ci-dessus du présent article pour régir l'exploitation des services convenus par les entreprises désignées.

Article 4

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes, qui régissent sur son territoire l'entrée ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou bien le survol de ce territoire par ces aéronefs, s'appliqueront à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes, qui régissent sur son territoire l'entrée, le séjour ou la sortie des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises ou du courrier, par exemple les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, ainsi que les formalités de douane et les mesures sanitaires, s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante pendant leur présence sur ledit territoire.

3. Aucune des Parties contractantes ne pourra accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante quant à l'application des lois et règlements prévue par le présent article.

Article 5

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Compte tenu des droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international, les Parties contractantes affirment que l'obligation qui leur est faite de protéger, dans leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale fait partie intégrante du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et tous autres actes illicites portant atteinte à la sécurité des passagers, équipages, aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

3. Les Parties contractantes se conformeront aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971³, ainsi que de toute autre convention relative à la sécurité de l'aviation civile à laquelle les deux Parties contractantes seraient parties.

4. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui figurent en Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; chacune des Parties contractantes exigera des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire et des exploitants d'aéroports situés sur ce territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. En conséquence, chacune des Parties contractantes informera l'autre de toute différence entre ces dispositions et ses propres règlements et pratiques. Chacune des Parties contractantes pourra demander à engager immédiatement des consultations avec l'autre à n'importe quel moment pour s'entretenir de ces différences.

5. Chacune des Parties contractantes respectera les dispositions de sécurité imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et prendra les mesures qui conviennent pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, équipages et bagages de cabine, ainsi que des marchandises et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes considérera aussi avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante afin qu'elle prenne des mesures de sécurité

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

spéciales et raisonnables sur son territoire pour faire face à une menace particulière contre l'aviation civile.

6. Lorsqu'il se produira un incident ou la menace d'un incident visant à la capture illicite d'un aéronef, ou tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité des passagers, équipages, aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures adéquates en vue de mettre fin, avec un minimum de risque pour les vies humaines, audit incident ou à ladite menace.

Article 6

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien aux fins de l'exploitation des services convenus. Cette désignation s'effectuera moyennant notification écrite échangée entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Les autorités aéronautiques qui auront reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité des dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser d'accepter la désignation d'une entreprise et de refuser de lui accorder l'autorisation d'exploitation visée aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ou encore d'imposer à l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord les conditions qu'elle jugera nécessaires, toutes les fois que ladite Partie contractante n'aura pas obtenu la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à n'importe quel moment exploiter les services convenus, à condition que des tarifs établis conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord soient en vigueur.

Article 7

ANNULATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou bien d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits,

a) Si ladite entreprise ne peut apporter la preuve qu'une part importante de sa propriété et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette partie,

b) Si ladite entreprise ne respecte pas ou a enfreint les lois ou règlements de la Partie contractante qui a concédé les droits,

c) Ou encore si ladite entreprise n'exploite pas les services convenus conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de prendre des mesures d'annulation ou de suspension ou d'imposer les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 8

VALIDITÉ DES CERTIFICATS ET PERMIS

1. Les certificats de navigabilité, certificats d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante, pourvu toutefois que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces pièces soient équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies en vertu de la Convention.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître valables pour le survol de son territoire les certificats d'aptitude ou permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

Article 9

EXONÉRATION DE DROITS ET TAXES

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, leurs approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, boissons et tabacs se trouvant à bord desdits aéronefs, seront à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, approvisionnements et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés des mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances correspondant à des prestations de services :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes dans les limites fixées par ses autorités compétentes et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs exploités en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange d'aéronefs et les équipements normaux de bord importés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs exploités en service international;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour utiliser à bord d'aéronefs exploités en service interna-

tional, même si ces carburants et lubrifiants doivent être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Les équipements normaux de bord ainsi que les matériels et fournitures conservés à bord des aéronefs exploités par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'agrément des autorités douanières de ce territoire. S'ils le sont, ils pourront être placés sous le contrôle desdites autorités jusqu'à leur réexportation ou leur affectation à d'autres fins conformément aux règlements douaniers.

Article 10

TRANSIT DIRECT

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes et restant dans la zone de l'aéroport réservée à cet effet seront, au maximum, soumis à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés de tous droits et taxes, y compris des droits de douane.

Article 11

REDEVANCES D'USAGE

1. Chacune des Parties contractantes fera tout ce qui est en son pouvoir pour veiller à ce que les redevances d'usage que ses autorités compétentes imposent ou dont elles autorisent l'imposition à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante soient justes et raisonnables. Ces redevances seront calculées selon des principes économiques rationnels.

2. Les redevances d'usage des installations et services d'aéroport et de navigation aérienne offerts par l'une des Parties contractantes à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevées que celles imposées à l'exploitation des aéronefs nationaux qui assurent des services internationaux réguliers.

Article 12

EXPLOITATION COMMERCIALE

1. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante pourra, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante qui régissent l'entrée, la résidence et l'emploi sur son territoire, faire entrer et employer sur le territoire de cette autre Partie contractante les personnels de direction, commerciaux, techniques et d'exploitation ainsi que les autres personnels spécialisés nécessaires à l'exploitation des services convenus.

2. Le principe de la réciprocité s'appliquera à l'exploitation commerciale. Les autorités compétentes de chacune des Parties contractantes prendront toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les représentants de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante puissent exercer leurs activités comme il convient.

3. En particulier, chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante le droit de vendre des prestations de transport aérien soit directement, soit, à la discrétion de l'entreprise, par l'entremise de

ses agents. Chacune des entreprises désignées aura le droit de libeller le tarif de vente de ces prestations de transport, et toute personne aura le droit de les acheter, dans la monnaie du territoire en question ou, sous réserve des lois et règlements nationaux, en devises librement convertibles d'autres pays.

Article 13

CONVERSION ET TRANSFERT DES RECETTES

Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante le droit de transférer sans restriction l'excédent des recettes réalisées par cette entreprise sur ses dépenses sur son territoire au titre du transport de passagers, de bagages, de courrier ou de marchandises. Chaque transfert s'effectuera au taux de change applicable aux opérations courantes en vigueur au moment de la demande de conversion et de transfert de ces recettes. Si les transferts de cette nature sont réglementés par un accord spécial entre les Parties contractantes, ce sont les dispositions de cet accord spécial qui s'appliqueront.

Article 14

TARIFS

1. Les tarifs de transport applicables aux services convenus à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, notamment le coût d'exploitation, les intérêts des usagers, une marge raisonnable de bénéfices, les caractéristiques du service (vitesse et confort, par exemple) et, s'il y a lieu, les tarifs appliqués par d'autres compagnies aériennes sur une partie quelconque de la route considérée.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, concertés entre les entreprises désignées des deux Parties contractantes; celles-ci se mettront, dans toute la mesure du possible, d'accord en se conformant à la procédure de coordination internationale des tarifs arrêtée par l'Association du transport aérien international. Toutefois, aucune entreprise désignée ne sera empêchée de proposer unilatéralement un tarif si les circonstances le justifient. A moins qu'un tarif ne soit déterminé d'autre part en application des dispositions du paragraphe 5 du présent article, lorsqu'un tarif a été proposé unilatéralement, chacune des entreprises désignées ne sera tenue de justifier les tarifs ainsi proposés que devant ses propres autorités aéronautiques.

3. Tout tarif applicable à un service convenu devra être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 60 jours avant la date envisagée de son entrée en vigueur, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes acceptent un délai plus court. Tout tarif proposé sera déposé par une entreprise désignée auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes dans la forme où chacune d'elles le demandera.

4. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes, au reçu de toute proposition de tarif visée au paragraphe 3 du présent article, ne sont pas satisfaites du tarif proposé, elles en aviseront les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans les quarante-cinq (45) jours du dépôt du tarif contesté, mais dans tous les cas au moins quinze (15) jours avant la date proposée de son entrée en

vigueur. Si la notification d'objection n'est pas faite dans les délais prévus au présent paragraphe, le tarif sera réputé agréé par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui auront reçu la demande et prendra effet à la date proposée.

5. Si un tarif ne peut être établi conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, durant le délai à respecter conformément au paragraphe 4 du présent article, une opposition au tarif a été notifiée, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif à l'amiable. Elles tiendront à cet effet des consultations entre elles conformément à l'article 17 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est proposé conformément au paragraphe 3 du présent article, ni sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 5 du même article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

7. Lorsque des tarifs auront été fixés conformément aux dispositions du présent article, ils demeureront en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs conformément aux dispositions du présent article.

8. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes en viennent à contester un tarif déjà établi, elles le feront savoir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les entreprises désignées s'efforceront, lorsqu'elles seront appelées à le faire, de parvenir à un accord. Si dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date de réception de l'avis d'opposition, un nouveau tarif ne peut être établi conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article, les procédures des paragraphes 5 et 6 dudit article seront d'application. Toutefois, aucune des Parties contractantes ne pourra, en aucune circonstance, exiger l'application d'un tarif différent de celui appliqué par sa propre entreprise désignée pour des services comparables entre les mêmes points.

9. Les tarifs qu'entend appliquer l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour les transports entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un Etat tiers et pour desservir également des points autres que ceux desservis par les services convenus devront être agréés par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et celles de l'Etat tiers en question; étant entendu toutefois que les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne demanderont pas l'application d'un tarif différent de celui qu'applique sa propre entreprise de transport aérien pour un service comparable entre les mêmes points. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes proposera ces tarifs aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en se conformant aux prescriptions imposées par elles. L'agrément de ces tarifs ne pourra être retiré qu'avec préavis d'au moins quinze (15) jours.

Article 15

SIGNIFICATION DES CONDITIONS D'EXPLOITATION

L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes communiquera aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans les plus brefs délais possible mais au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation d'un service convenu ou toute modification de ce service, ou trente (30) jours au plus après réception de la demande à cet effet desdites autorités aéronautiques, des informations concernant la nature du service, les horaires, les types d'aéronefs utilisés y

compris la capacité assurée sur chacune des routes indiquées, ainsi que toute information supplémentaire qui pourrait être exigée pour apporter aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante la preuve que les dispositions du présent Accord sont dûment respectées.

Article 16

FURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre, sur leur demande, des statistiques périodiques ou autres informations similaires concernant le trafic acheminé sur les services convenus.

Article 17

CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment demander à l'autre Partie contractante d'engager des consultations concernant tout problème lié au présent Accord. Ces consultations débiteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante en aura reçu la demande, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 18

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler entre elles par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminés; sinon, le différend sera, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nommera son arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre, par la voie diplomatique, une demande d'arbitrage du différend, et le tiers arbitre devra être désigné dans un nouveau délai de trente (30) jours. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne désigne pas son arbitre dans les délais prescrits, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Si ce Président a la nationalité de l'une des deux Parties contractantes ou se trouve d'autre façon empêché d'intervenir, son remplaçant de droit procédera aux désignations. Le tiers arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ou bien son entreprise désignée manque à se conformer à une décision rendue conformément au paragraphe 2 du

présent article, et aussi longtemps qu'elle le fera, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre ou annuler tous droits ou privilèges qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante ou à l'entreprise désignée défallante, selon le cas.

Article 19

AMENDEMENT

1. Si l'une ou l'autre Partie contractante estime souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, ladite modification, si les Parties contractantes en sont convenues, entrera en vigueur une fois confirmée par échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications à l'Annexe au présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles s'appliqueront provisoirement à compter de la date où elles auront été convenues et entreront en vigueur une fois confirmées par échange de notes diplomatiques.

3. En cas de conclusion d'une convention multilatérale générale concernant les transports aériens qui prendrait force obligatoire pour les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 20

DÉNONCIATION

1. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prendra fin à l'expiration de la période horaire de l'IATA durant laquelle arrivera à échéance un délai de douze mois à compter de la date de réception de la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai.

3. Si la Partie contractante destinataire de la notification n'en accuse pas réception, la notification sera réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord sera approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à ses procédures légales et entrera en vigueur le jour de l'échange des notes diplomatiques confirmant cette approbation.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires des deux Parties contractantes ont signé le présent Accord.

FAIT à Wellington le 5 août 1987 en double exemplaire en langues anglaise et thaïlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la Nouvelle-Zélande :

DAVID LANGE

Pour le Gouvernement
du Royaume de Thaïlande :

SIDDHI SAVETSILA

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première partie

Route à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée de Nouvelle-Zélande :

Points en Nouvelle-Zélande à destination de points en Thaïlande et au-delà jusqu'à un point au Moyen-Orient, puis au-delà encore jusqu'à Londres, Francfort et un autre point en Europe qui reste à désigner.

Deuxième partie

Route à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée de Thaïlande :

Points en Thaïlande à destination de points en Nouvelle-Zélande et au-delà, jusqu'à deux points du Pacifique Sud qui restent à désigner.

Notes : Les entreprises désignées pourront à leur gré et pour tout vol ne pas faire escale en un point quelconque des routes indiquées, à condition que les services convenus sur cette route aient leur point de départ sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

MODIFICATION À L'ACCORD DU 5 AOÛT 1987 RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAÏLANDE¹

Effectuée aux termes d'un accord sous forme d'échange de notes en date à Wellington et à Bangkok du 26 octobre 1989, lequel est entré en vigueur le 26 octobre 1989, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

Le texte de la modification se lit comme suit :

a) Modifier l'article premier, paragraphe 1 c, de la façon suivante : « L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une ou de plusieurs entreprises que l'une des Parties contractantes aura désignées conformément à l'article 6 du présent Accord pour l'exploitation des services aériens convenus »;

b) Remplacer les expressions « entreprise désignée par » et « l'entreprise » lorsqu'elles figurent respectivement aux articles 2, paragraphe 2, et 3, paragraphe 2, par l'expression « entreprise désignée de » et « entreprise désignée » respectivement;

c) Remplacer les mots « une entreprise de transport aérien » dans la première phrase de l'article 6, paragraphe 1, par les mots « une ou plusieurs entreprises de transport aérien »;

d) Remplacer les mots « l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante » à l'article 6, paragraphe 3, par les mots « une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ».

Texte authentique de la modification : anglais.

La déclaration certifiée a été enregistrée par la Nouvelle-Zélande le 28 mai 1992.

¹ Voir p. 479 du présent volume.