No. 28982

MEXICO
and
THAILAND

Agreement concerning air services (with route schedule). Signed at Bangkok on 23 May 1991

Authentic texts: Spanish, Thai and English.

Registered by Mexico on 11 June 1992.

MEXIQUE
et
THAÏLANDE

Accord relatif aux services aérieus (avec tableau de rontes). Signé à Bangkok le 23 mai 1991

Textes authentiques : espagnol, thaï et anglais.

Enregistré par le Mexique le 11 juin 1992.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DEL REINO DE TAILANDIA

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno del Reino de Tailandia,

Siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Deseando concluir un Convenio complementario a la mencionada Convención con el propósito de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios,

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO 1.

Definiciones

Para la interpretación y a los efectos del presente Convenio y su Cuadro de Rutas, los términos abajo expuestos a menos que el texto lo indique de otra manera, tendrán el siguiente significado:

A. El término "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye: (i) toda enmienda a ella que haya entrado en vigor conforme al Artículo 94 (a) de ella y haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes; y (ii) cualquier Anexo o cualquier enmienda a ella adoptada conforme al Artículo 90 de dicha Convención hasta donde tal enmienda o Anexo sean en un momento dado efectivos para ambas Partes Contratantes;

B. El término "este Convenio" incluye el Cuadro de Rutas anexo al mismo y todas las enmiendas al Convenio o al Cuadro de Rutas;

C. El término "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y en el caso del Reino de Tailandia el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, o en ambos casos, cualquier persona u organismo autorizado para realizar cualesquiera funciones que actualmente puedan ser ejercidas por las Autoridades arriba mencionadas o funciones similares;

D. El término "servicio aéreo" significa todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, carga y correo;

E. El término "servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;

F. El término "escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga y correo;

G. El término "aerolínea designada" significa una aerolínea que ha sido designada y autorizada conforme al Artículo 3o. de este Convenio;

H. El término "tarifa" significa el precio a ser pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales aplica dicha cantidad incluyendo los cargos por comisiones y otra remuneración adicional correspondientes a agencias o venta de transportación pero excluyendo la remuneración y condiciones relativas al transporte de correo;

I. El término "capacidad ofrecida" significa el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplicado por la frecuencia;

J. El término "frecuencia" significa el número de vuelos redondos que una empresa aérea efectúa en una ruta especificada en un período dado;

K. El término "servicios convenidos" significa los servicios aéreos internacionales que, de acuerdo con las estipulaciones del presente Convenio, pueden establecerse en las rutas especificadas;

L. El término "rutas especificadas" significa las rutas establecidas en el Cuadro de Rutas anexo al presente Convenio;

M. El término "territorio" con relación a un Estado significa las aéreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado;

N. El término "seguridad aérea" significa la combinación de medidas y recursos humanos y materiales, destinados a proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilegal.

ARTICULO 2.

Otorgamiento de Derechos.

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Convenio con el fin de establecer servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas adjunto al presente Convenio.

2. Conforme a lo estipulado en el presente Convenio, la empresa aérea designada por cada Parte Contratante gozará durante la explotación de los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas, de los siguientes derechos:

   a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo.

   b) Hacer escala para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante.

   c) Embarcar y desembarcar a los pasajeros, carga y correo en tráfico internacional dentro de dicho territorio, en los puntos especificados en el Cuadro de Rutas anexo.

3. El hecho de que no se ejerzan de inmediato los derechos descritos en este Artículo, no impedirá que la empresa aérea de la Parte Contratante a la cual se hayan concedido, inaugure los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

4. Nada de lo contenido en el párrafo 2 del presente Artículo debe considerarse que confiere a la aerolínea designada de una Parte Contratante el derecho de tomar a bordo, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje y carga, incluyendo correo, transportados por pago o remuneración y destinados a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 3.

Principios que Rigen la Operación de los Servicios Convenidos.

1. Habrá una oportunidad justa e igual para que las aerolíneas designadas de ambas Partes Contratantes operen los servicios convenidos en las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.

2. Al operar los servicios convenidos la aerolínea designada de cada Parte Contratante tomará en cuenta los intereses de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante de manera que no se afecten indebidamente los servicios que esta última proporciona en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

3. Los servicios que proporcione la aerolínea designada de cada Parte Contratante deberán estar estrechamente relacionados con los requerimientos del público para la transportación en las rutas especificadas y cada una tendrá como objetivo primario la provisión de la capacidad adecuada para satisfacer las demandas de transporte de pasajeros, carga y correo embarcado o desembarcado en el territorio de la Parte Contratante que haya designado a la aerolínea.

4. Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se reunirán periódicamente para determinar la capacidad a ser proporcionada por las aerolíneas designadas antes de que los servicios sean inaugurados y subsecuentemente para evaluar las necesidades del tráfico.

ARTICULO 4.

Aplicabilidad de las Leyes y Reglamentos.

1. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante que regulen la entrada y salida de su territorio de aeronaves dedicadas a la navegación internacional o los vuelos de tales aeronaves sobre dicho territorio se aplicarán a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante que regulen la entrada, permanencia y salida de su territorio de los pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correo, así como las formalidades relativas a la entrada, salida, emigración e inmigración, las medidas aduanales y sanitarias, serán aplicadas a los pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correo transportados por la aerona ve de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante mientras estén dentro de dicho territorio.

3. Ninguna de las Partes Contratantes podrá otorgar preferencia algu na a su propia aerolínea respecto a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante en la aplicación de las leyes y reglamentos previstos en este Artículo

ARTICULO 5.

Seguridad Aérea

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, constituye parte integran te del presente Convenio. Sin limitar la validez general de sus

derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos ilíci tos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, o cualquier otra Convención multila teral o modificación de las actuales, cuando sean adoptadas por ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilíci to de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguri dad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación estableci das por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean apli cables a las Partes.

4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) que precede, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, sali da o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aero nave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y lo suministros de la aerona ve antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Par tes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a aten der toda solicitud de la otra Parte Contratante, que adopte medi das especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apodera miento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Con tratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

ARTICULO 6.

Designación y Autorización de Aerolíneas

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra Parte Contratante a una aerolínea con el propósito de que opere los servicios convenidos en las rutas especificadas y el derecho de retirar o de cambiar tal designación.

2. Al recibir esa designación la otra Parte Contratante concederá sin demora, sujeta a las disposiciones de los párrafos 3. y 4. de este Artículo, a la aerolínea designada la debida autorización para operar.

3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes pueden pedir a la aerolínea que haya sido designada por la otra Parte Contratante que le compruebe que está calificada para cumplir las condiciones prescritas según las leyes y reglamentos que normal y razonablemente apliquen esas autoridades a la operación de servicios aéreos internacionales de conformidad con las disposiciones de la Convención.

4. Cada Parte Contratante tendrá derecho a negarse a conceder las autorizaciones de operación a las que se refiere el párrafo 2. de este Artículo, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio por parte de una aerolínea designada de los derechos especificados en el Artículo 2.2c) de este Convenio, en cualquier caso en el que la mencionada Parte Contratante no esté convencida de que una propiedad substancial y un efectivo control de esa aerolínea pertenecen a la Parte Contratante que designa a la aerolínea o a sus nacionales.

5. Cuando una aerolínea haya sido así designada y autorizada puede comenzar a operar los servicios convenidos, siempre y cuando la aerolínea actúe de acuerdo con las disposiciones de este Convenio que sean aplicables.

ARTICULO 7.

Revocación o Suspensión de las Autorizaciones de Operación.

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar una autorización de operación o de suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Convenio por parte de una aerolínea designada por la otra Parte Contratante o, de imponer las condiciones que considere necesarias respecto al ejercicio de estos derechos:

   a) en todos los casos en que no esté convencida de que una propiedad substancial y un control efectivo de esa aerolínea

sean posesión de la Parte Contratante que designó a la aerolínea o de nacionales de esa Parte Contratante; o,

b) en el caso de que esa aerolínea no cumpla o haya infringido las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que concede estos derechos; o,

c) en el caso de que la aerolínea en alguna otra manera no opere conforme a las condiciones prescritas bajo este Convenio.

2. A menos de que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 1. de este Artículo sea esencial para evitar mayores infracciones a leyes o reglamentos, tal derecho deberá ejercerse solamente después de haber consultado con la otra Parte Contratante.

ARTICULO 8.

Reconocimiento de los Certificados de Aeronavegabilidad y Licencias

1. Los Certificados de aeronavegabilidad, certificados de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes deberán, durante su período de vigencia, ser reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante con tal que los requerimientos bajo los cuales tales certificados o licencias fueron expedidos o convalidados, sean iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos para este propósito en la Convención.

2. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer como válidos, para el propósito de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados o reconocidos como válidos por sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

ARTICULO 9.

Derechos Aduanales

1. Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por la empresa de transporte aéreo designada por cualquiera de las Partes Contratantes y el equipo con que cuenta la aeronave para su funcionamiento, combustible, lubricante, las refacciones de la aeronave y equipo normal a bordo y provisiones (incluso alimentos, bebidas y tabaco), a bordo de tales aeronaves estarán exentos de todos los derechos de aduanas, impuestos nacionales, derechos de inspección u otros derechos, impuestos o gravámenes federales, estatales o municipales, al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones

permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación, aún cuando dichos artículos sean usados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos dentro del referido territorio.

2. Estarán igualmente exentos a condición de reciprocidad de los mismos derechos, impuestos y gravámenes, con excepción de los derechos por servicios prestados:

   a) Los aceites lubricantes, las refacciones de la aeronave y equipo normal a bordo, piezas de repuesto, herramientas y los equipos especiales para el trabajo de mantenimiento, así como las provisiones (incluso alimentos, bebidas y tabaco), los documentos de empresas como: boletos, folletos, itinerarios y demás impresos que requiera la compañía para su servicio, así como material publicitario que se considere necesario y en exclusiva para el desarrollo de las actividades de la misma, remitidos por o para la empresa aérea de una Parte Contratante al territorio de la otra Parte Contratante.

   b) El combustible, los aceites lubricantes, otros materiales técnicos de consumo, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones (incluso alimentos, bebidas y tabaco) que se pongan a bordo de las aeronaves de la empresa aérea de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante y usados en servicios internacionales.

3. Las refacciones de la aeronave y equipo normal a bordo de las aeronaves, así como aquellos materiales y aprovisionamientos que permanecen a bordo de las aeronaves de cualquiera de las Partes Contratantes podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante, solamente previa autorización de las autoridades aduanales del territorio de que se trate. En tales casos, podrán ser almacenados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta en tanto salgan del país o se proceda de acuerdo con las disposiciones legales en la materia.

4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y que no abandonen el area del aeropuerto reservada para tal propósito deberán cuando más ser sujetos a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo quedarán exentos de derechos e impuestos, incluyendo los derechos de aduana.

ARTICULO 10.

Derechos por el Uso de Aeropuertos.

Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la línea aérea designada por la otra Parte, unas tasas justas y razonables por el uso de los aeropuertos y otros

servicios. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes conviene en que dichas tasas no serán mayores que las aplicadas por el uso de dichos aeropuertos y servicios a sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

ARTICULO 11.

Actividades Comerciales.

1. La línea aérea designada de una Parte Contratante podrá, de acuerdo con las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante en cuanto a entrada, empleo y residencia, emplear y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, el personal gerencial requerido para la operación de los servicios convenidos.

2. En lo particular, cada Parte Contratante concederá a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, el derecho de contratar la venta de transportación aérea en su territorio directamente y, a discreción de la aerolínea, a través de agencias. Cada aerolínea tendrá el derecho de vender dicha transportación, y cualquier persona tendrá libertad de comprar dicha transportación en la moneda de ese territorio o sujeto a las leyes y reglamentos nacionales, en divisas de libre convertibilidad.

ARTICULO 12.

Transferencia de Utilidades.

Cada línea aérea designada tendrá el derecho de convertir y remitir a su país, bajo solicitud, los ingresos locales que excedan las cantidades desembolsadas localmente. La conversión y remisión deberá ser permitida sin restricciones. El tipo de cambio aplicable a esas transacciones en los Estados Unidos Mexicanos es el tipo de cambio en vigor en el momento en que esos ingresos sean presentados para conversión y remisión, mientras que el tipo de cambio aplicable para esas transacciones en el Reino de Tailandia es el tipo de cambio de acuerdo con la Ley y Reglamentos aplicables en el Reino de Tailandia.

ARTICULO 13.

Tarifas.

1. Las tarifas que serán aplicadas por cada línea aérea designada en relación con cualquier tipo de transportación de y hacia el territorio de la otra Parte Contratante, deberán ser establecidas a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores rele

vantes incluyendo el costo de operación, un beneficio razonable, las características de cada servicio y las tarifas aplicadas por otras líneas aéreas.

2. Las tarifas mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo, deberán, en lo posible, ser establecidas por acuerdo mutuo de las líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes, y si es necesario, teniendo en cuenta las tarifas aplicadas por las otras líneas aéreas que operen la totalidad o parte de la misma ruta. Tal acuerdo deberá, en lo posible, guiarse por las recomendaciones que sean aplicables segun el procedimiento de la conferencia de tarifas del órgano internacional que formula propuestas en la materia.

3. Las tarifas así acordadas deberán someterse a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, al menos sesenta (60) días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigor. En casos especiales, podrá reducirse este período, sujeto al acuerdo de las citadas autoridades. Al ser recibidas las tarifas propuestas, las Autoridades Aeronáuticas deberán someterlas a consideración sin demora. Las Autoridades Aeronáuticas podrán notificar a las otras Autoridades Aeronáuticas una extensión de la fecha propuesta para la entrada en vigor de las tarifas propuestas. Ninguna tarifa entrará en vigor si las Autoridades Aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes no está de acuerdo con ella.

4. Si las líneas aéreas designadas no están de acuerdo, o si las tarifas no son aprobadas por las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes intentarán determinar las tarifas por mutuo acuerdo. A menos que se acuerde de otra manera, tales negociaciones deberán comenzar dentro de los treinta (30) días posteriores a la fecha en que se determine que las aerolíneas designadas no logran ponerse de acuerdo sobre las tarifas o que las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante notifique a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante acerca de la no aprobación de las tarifas.

5. En caso de no llegarse a un acuerdo, la controversia será sometida al procedimiento previsto en el Artículo 17 del presente Convenio.

6. Las tarifas establecidas de acuerdo con lo previsto en este Artículo, deberán mantenerse en vigor hasta que se establezcan nuevas tarifas de acuerdo con lo previsto en este Artículo.

7. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante deberán realizar sus mejores esfuerzos para asegurar que las líneas aéreas designadas, cumplan con las tarifas acordadas por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, así como también con las leyes y reglamentos al respecto.

ARTICULO 14.

Sometimiento de Itinerarios.

Tan pronto como sea posible, y no menos de 30 días antes de que inicien los servicios acordados o cualquier modificación a ellos, o dentro de los 30 días siguientes de haberse recibido la solicitud de las Autoridades Aeronáuticas, la aerolínea designada de una Parte Contratante proporcionará a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, información relacionada con la naturaleza del servicio, itinerarios, tipos de aeronaves incluyendo la capacidad proporcionada en cada una de las rutas especificadas, las rutas a ser operadas y cualquier información adicional que pueda ser requerida para comprobar a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, que los requerimientos de este Convenio han sido cumplidos. Si dichas Autoridades Aeronáuticas no están satisfechas que los requisitos de este Convenio han sido cumplidos, podrán optar por no dar su aprobación.

ARTICULO 15.

Suministro de Estadísticas.

Las Autoridades Aeronáuticas de cada una de las Partes Contratantes dispondrán que las respectivas empresas aéreas designadas faciliten a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte, si les fueren solicitados, todos los datos estadísticos que sean necesarios para determinar el volumen del tráfico transportado por las empresas mencionadas en los servicios convenidos.

ARTICULO 16.

Consultas.

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento, solicitar consultas en relación con la puesta en práctica, interpretación, aplicación o enmienda de este Convenio o su acatamiento. Tales consultas, que podrán efectuarse entre las Autoridades Aeronáuticas, se realizarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en la que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos de que se convenga de otra manera entre las Partes Contratantes.

ARTICULO 17.

Solución de Controversias.

1. Si surgiera cualquier controversia entre las Partes Contratantes relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio, las Partes Contratantes deberán, en primer lugar, intentar solucionarla mediante negociaciones entre ellas.

2. Si las Partes Contratantes no llegaran a un acuerdo mediante la negociación, podrán acordar someter la controversia a la decisión de alguna persona u órgano o, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes podrá ser sometida a la decisión de un Tribunal de tres árbitros, de los cuales uno será nombrado por cada Parte Contratante y el tercero será designado por los dos nombrados anteriormente. Cada una delas Partes Contratantes deberá nombrar un árbitro dentro de un período de 60 días a partir de la fecha en que se reciba una notificación de la otra Parte Contratante a través de los canales diplomáticos solicitando que la disputa se someta al arbitraje y el tercer árbitro será nombrado dentro de un período posterior de 30 días. Si una de las Partes Contratantes no logra nombrar un árbitro dentro del período especificado, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional podrá ser requerido por cada una de las Partes Contratantes para nombrar un árbitro o árbitros según lo requiera el caso. Si el Presidente poseyera la nacionalidad de una de las dos Partes Contratantes, o si hay algún impedimento para el desempeño de su labor, su delegado podrá hacer los nombramientos necesarios. El tercer árbitro deberá ser un nacional de un tercer Estado y deberá actuar como el Presidente del Cuerpo Arbitral.

3. Las Partes Contratantes podrán presentar solicitudes de aclaración con respecto al laudo, dentro de los 15 días siguientes a que éste se reciba y tal aclaración será expedida dentro de los 15 días siguientes a la solicitud.

4. Las Partes Contratantes se comprometen a aceptar cualquier decisión tomada de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo.

5. Si de alguna manera alguna de las Partes Contratantes o la línea aérea designada por una Parte Contratante y en tanto no cumpla una decisión dada de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio concedido en virtud del presente Convenio a esa Parte Contratante por omisión, o a la línea aérea designada por omisión, según sea el caso.

6. Cada una de las Partes Contratantes cubrirá los gastos del árbitro que hubiere nombrado. Los gastos del Tribunal serán compartidos por partes iguales entre las Partes Contratantes, incluyendo cualquier gasto en que hubiera incurrido el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional para llevar a la

práctica los procedimientos estipulados en el párrafo 2 inciso b) de este Artículo.

ARTICULO 18.

Modificaciones.

Si alguna de las Partes Contratantes considera conveniente modificar alguna disposición del presente Convenio, tal modificación, si es acordada entre las Partes Contratantes, entrará en vigor cuando sea confirmada a través de un Intercambio de Notas Diplomáticas.

En caso de que se concluya alguna Convención multilateral de transporte aéreo, en la que ambas Partes Contratantes sean parte, el presente Convenio será modificado de conformidad con las disposiciones de dicha Convención.

ARTICULO 19.

Terminación.

1. Cada Parte Contratante podrá en cualquier momento notificar por escrito a la otra Parte Contratante, a través de la vía diplomática, su decisión de dar por terminado el presente Convenio. Tal notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. El Convenio se dará por terminado doce meses después de la fecha de recibo de la notificación, a menos que dicha notificación sea retirada por mutuo acuerdo antes de que expire este período.

3. A falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional hubiere recibido tal comunicación.

ARTICULO 20.

Registro.

Este Convenio y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 21

Entrada en Vigor.

El Presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha en que ambas Partes Contratantes, a través de un Canje de Notas Diplomáticas, se comuniquen haber cumplido con los requisitos exigidos por su legislación nacional.

En fe de lo cual, los infrascritos debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos han firmado el presente Convenio.

Hecho en dos originales, en los idiomas español, tailandés e inglés, en Bangkok, a los veintitrés días del mes de mayo de mil novecientos noventa y uno, siendo igualmente auténticos.

Por el Gobierno
de los Estados Unidos Mexicanos:

[*Signed — Signé*]

ENRIQUE RENE MICHEL SANTIBANEZ
Embajador de Mexico

Por el Gobierno
del Reino de Tailandia:

[*Signed — Signé*]

ARSA SARASIN
Ministro de Relaciones Exteriores

CUADRO DE RUTAS

SECCION 1

Ruta a ser operada en ambas direcciones por la línea aérea designada por el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos:

Puntos en los Estados Unidos Mexicanos-dos puntos intermedios en América del Norte-un punto intermedio en Asia-puntos en Tailandia-un punto más allá.

SECCION 2

Ruta a ser operada en ambas direcciones por la línea aérea designada por el gobierno del Reino de Tailandia:

Puntos en Tailandia-un punto intermedio en Asia-dos puntos intermedios en América del Norte-puntos en los Estados Unidos Mexicanos-un punto más allá.

NOTAS: 1. La línea aérea designada de cada Parte Contratante podrá en cualquier o en todos los vuelos, omitir cualquiera de los puntos intermedios y puntos más allá antes mencionados, -- siempre y cuando los servicios acordados en la ruta se inicien en un punto del territorio de la Parte Contratante que haya designado a la línea aérea.

2. La línea aérea designada por cada Parte Contratante podrá escoger cualesquier puntos intermedios y más allá a su elección, y podrá cambiarlos a su elección en el siguiente período de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional mediante notificación a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante de tal selección o cambio a través de la vía diplomática, teniendo en mente que esa línea aérea designada deberá ajustarse al Artículo 14 de este Convenio.

[THAI TEXT — TEXTE THAÏ]

ความตกลง

ระหว่างรัฐบาลแห่งสหรัฐ เม็กซิโกและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

ว่าด้วยการบริการเดินอากาศ

รัฐบาลแห่งสหรัฐ เม็กซิโกและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

เป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ กรุงชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๔๘๗

ปรารถนาที่จะทำความตกลงเพิ่มเติมจากอนุสัญญาดังกล่าวเพื่อความประสงค์ที่จะสถาปนาบริการเดินอากาศระหว่างดินแดนของแต่ละฝ่าย

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ คำจำกัดความ

เพื่อการพิจารณาและความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้และใบพิกัดเส้นทางบินของความตกลงนี้ เว้นแต่เมื่อบริบทจะให้หมายเป็นอย่างอื่น คำต่อไปนี้จักมีความหมายดังนี้

ก). คำว่า "อนุสัญญา" หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งเปิดให้ลงนาม ณ กรุงชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๔๘๗ และรวมถึง

(1) การแก้ไขใด ๆ จากบั้นซึ่งมีผลใช้บังคับตามข้อ ๙๔ (ก) ของอนุสัญญา และภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้ให้สัตยาบัน และ (2) ภาคผนวกใด ๆ หรือการแก้ไขใด ๆ จากบั้นที่ได้ตกลงรับตามข้อ ๙๐ ของอนุสัญญานั้นตราบเท่าที่ในเวลานั้น ๆ การแก้ไขหรือภาคผนวกเช่นว่านั้นมีผลสำหรับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

ข). คำว่า "ความตกลงฉบับนี้" ให้หมายความรวมถึงใบพิกัดเส้นทางบินแนบท้ายนี้ และการแก้ไขใด ๆ แห่งความตกลงฉบับนี้ หรือใบพิกัดเส้นทางบิน

ค). คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีของสหรัฐ เม็กซิโกหมายถึงปลัดการคมนาคมและการขนส่ง และในกรณีของราชอาณาจักรไทยหมายถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หรือใบทั้งสองกรณีหมายถึงบุคคลหรือกองค์คณะใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ซึ่งในปัจจุบันเจ้าหน้าที่ดังกล่าวข้างต้นเป็นผู้ปฏิบัติอยู่หรือหน้าที่ที่คล้ายคลึงกัน

ง). คำว่า "บริการเดินอากาศ" หมายถึง บริการเดินอากาศประจำมีกำหนดใด ๆ ที่ใช้อากาศยานเพื่อการขนส่งสาธารณะซึ่งผู้โดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสินค้า

จ). คำว่า "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" หมายถึง บริการเดินอากาศซึ่งผ่านเข้าไปในน่านอากาศเหนือดินแดนของรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐ

ฉ). คำว่า "แวะลงมิใช่วัตถุประสงค์เพื่อการค้า" หมายถึง การลงเพื่อวัตถุประสงค์ใด ๆ นอกเหนือจากการรับขนผู้โดยสาร สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์นั้น หรือขนลง

ช). คำว่า "สายการบินที่กำหนด" หมายถึงสายการบินซึ่งได้รับการกำหนดและมอบอำนาจตามข้อ ๓ ของความตกลงฉบับนี้

ซ). คำว่า "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" หมายถึง ราคาซึ่งจ่ายสำหรับการรับขนผู้โดยสาร สัมภาระและสินค้า และเงื่อนไขซึ่งราคานี้ใช้อยู่ รวมทั้งค่านายหน้าและค่าจ้างเพิ่มเติม ๆ สำหรับตัวแทนหรือการบริการเสริมต่าง ๆ แต่ไม่รวมถึงค่าจ้างและเงื่อนไขสำหรับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์

ฌ). คำว่า "ความจุที่เสนอ" หมายถึง ความจุรวมของอากาศยานที่ใช้ในการดำเนินการของแต่ละบริการที่ตกลง คูณด้วยความถี่

ญ). คำว่า "ความถี่" หมายถึง จำนวนเที่ยวบินซึ่งสายการบินทำการบินไปกลับเป็นเส้นทางที่ระบุภายในช่วงเวลาที่กำหนด

ฏ). คำว่า "บริการที่ตกลง" หมายถึง บริการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งอาจจะได้รับการสถาปนาขึ้นตามเส้นทางที่ระบุตามบทบัญญัติแห่งความตกลงฉบับนี้

ฏ). คำว่า "เส้นทางที่ระบุ" หมายถึง เส้นทางซึ่งกำหนดไว้ในภาคผนวกที่ติดเส้นทางบินแนบท้ายความตกลงฉบับนี้

ฐ). คำว่า "อาณาเขต" ในส่วนที่เกี่ยวกับรัฐหนึ่งหมายถึง บริเวณพื้นดินและน่านน้ำอาณาเขตที่ติดต่อกับพื้นดินนั้นภายใต้อธิปไตย ถิ่นราช อารักขาหรืออำนาจของรัฐนั้น

ฑ). คำว่า "ความปลอดภัยทางการบิน" หมายถึง มาตรการทรัพยากรบุคคลและทรัพยากรวัตถุที่กำหนดไว้เพื่อให้การบินพลเรือนปลอดจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ข้อ ๒ การให้สิทธิ

๑. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุไว้ในความตกลงฉบับนี้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนาบริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำตามเส้นทางที่ระบุในไบพิกัดเส้นทางบินแนบท้ายความตกลงฉบับนี้

๒. ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายที่กำหนดจะมีสิทธิดังต่อไปนี้ในขณะที่ดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุ

ก) บินผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แวะลง

ข) แวะลงมิใช่วัตถุประสงค์เพื่อการค้าในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ค) รับขนคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศนั้นและลงในอาณาเขตดังกล่าว ณ จุดที่ระบุในไบพิกัดเส้นทางบิน แนบท้ายความตกลงฉบับนี้

๓. บัดเดี๋ยวจริงที่สิทธิซึ่งกำหนดไว้ในข้อนี้มิได้ดำเนินการโดยทันที ไม่เป็นอุปสรรคขัดขวางแก่สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งได้รับสิทธิแล้วในอันที่จะเริ่มบริการตามที่ตกลงในเส้นทางที่ระบุของในไบพิกัดเส้นทางบิน

๔. ไม่มีข้อความใดในวรรค ๒ ของข้อนี้ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในอันที่จะรับขนคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์เพื่อสับจ้างหรือค่าเช่าในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

ข้อ ๓ การไม่ให้สิทธิ

๑. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีโอกาสอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันในอันที่จะรับขนโดยบริการที่ตกลงซึ่งการจราจรที่รับขึ้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งและขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือกลับกัน และจะถือว่าการจราจรที่รับขึ้นหรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังหรือมาจากจุดต่าง ๆ ในเส้นทางมีลักษณะเป็นการจราจรเพิ่มเติม ในการจัดความจุความถี่เพื่อรับขนการจราจรที่รับขนขึ้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และขนลง ณ จุดต่าง ๆ ในเส้นทางที่ระบุหรือกลับกัน สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ปฐมภูมิของสายการบิน

ที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในการจราจร เช่นนั้น เพื่อมิให้กระทบกระเทือนถึงผลประโยชน์นั้นของสายการบินฝ่ายหลังโดยไม่สมควร

๒. บริการที่ตกลงที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจัดขึ้นนั้นจะต้องสัมพันธ์กับความต้องการของสาธารณชนเพื่อการขนส่งในเส้นทางที่ระบุ และแต่ละบริการจะถือการจัดความจุที่เพียงพอเพื่อสนองความต้องการในการรับขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ที่รับขนขึ้นหรือขนลงในดินแดนของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินเป็นวัตถุประสงค์ปฐมมูล

๓. ความจุที่จัดขึ้นในวาระเริ่มแรกจะต้องตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายก่อนที่จะเริ่มดำเนินบริการที่ตกลง จากนั้นเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะได้ปรึกษาหารือกันเป็นครั้งคราวเกี่ยวกับความจุที่จะจัดขึ้น และการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในความจุที่จะเป็นที่ตกลงกันแล้วจะต้องได้รับการยินยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยน

ข้อ ๔ การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

๑. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งซึ่งให้บังคับการเข้ามาและการออกจากดินแดนของตนของอากาศยานซึ่งใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศหรือเกี่ยวกับการบินของอากาศยานเช่นว่านั้นเหนือดินแดนนั้นจะใช้บังคับแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งด้วย

๒. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งซึ่งใช้บังคับการเข้ามา การพักแรม และการออกจากดินแดนของคนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ อาทิเช่น พิธีการต่าง ๆ เกี่ยวกับการเข้า การออก การอพยพออกจากประเทศและการเข้ามาหรือออกไปตราการศุลกากรและสุขาภิบาลจะใช้บังคับแก่คนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ซึ่งรับขนโดยอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งขณะที่อยู่ในดินแดนดังกล่าว

๓. มิให้ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดให้การปฏิบัติแก่สายการบินของตนในทางที่ดีกว่าที่ให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการใช้กฎหมายและข้อบังคับซึ่งกำหนดไว้ในข้อนี้

ข้อ ๔ การรักษาความปลอดภัยการบิน

๑. โดยสอดคล้องกับสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคี ผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันในอันที่จะปกป้องรักษาความปลอดภัย ของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เป็นส่วนหนึ่งของ ความตกลงฉบับนี้โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำ อื่น ๆ ทางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนาม ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๔๐๖ อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนาม ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2513 และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความ ปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนาม ณ เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๔๑๔ หรืออนุสัญญา พหุภาคีอื่นใด หรือการแก้ไขอนุสัญญาดังกล่าว เมื่อได้รับการยอมรับโดยภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

๒. เมื่อได้รับการร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เพื่อป้องกันการกระทำทั้งหลายดังกล่าวเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำ อันมิชอบด้วยกฎหมายอื่น ๆ ต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น ผู้โดยสารและลูกเรือของ อากาศยานนั้น ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและการจุดหมายอื่นใด ต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

๓. ในความสัมพันธ์ร่วมกัน ภาคีผู้ทำความตกลงจะกระทำตามข้อบัญญัติการรักษา ความปลอดภัยที่จัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดเป็นภาคผนวกแห่ง อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่าส่วนที่ข้อบัญญัติการรักษาความปลอดภัย เช่นว่านั้น ใช้บังคับแก่ภาคีผู้ทำความตกลง

๔. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงกับว่าผู้ประกอบการอากาศยาน เช่นว่านั้นอาจถูก กำหนดให้ปฏิบัติตามข้อบัญญัติการรักษาความปลอดภัยการบินตามที่อ้างถึงในวรรค ๓ ข้างต้น ที่กำหนด โดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับการเข้ามา การออกไปจาก หรือขณะอยู่ในอาณาเขตของ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องทำให้แน่ใจว่ามีมาตรการที่ เพียงพอให้บังคับอยู่อย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตน เพื่อป้องกันอากาศยาน และเพื่อ ตรวจค้นผู้โดยสาร ลูกเรือ สิ่งของที่อีกติดตัว สัมภาระสินค้า และพัสดุอากาศยานก่อนและระหว่าง การขึ้นเครื่องหรือการลำเลียงขึ้นบนอากาศยาน ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะพิจารณาหาร้องขอใด ๆ

จากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งด้วยความเห็นใจ สำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษอย่างสมเหตุผลต่อการคุกคามเป็นการเฉพาะราย

๕. เมื่อมีเหตุการณ์หรือการคุกคามว่าจะเกิดเหตุการณ์การยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่น ๆ ต่อความปลอดภัยของอากาศยาน เช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ท่าอากาศยานหรือเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการอำนวยความสะดวกการสื่อสารและมาตรการอื่น ๆ ที่เหมาะสมเพื่อที่จะระงับเหตุการณ์หรือการคุกคามเช่นว่านั้นอย่างรวดเร็วและปลอดภัย

ข้อ ๖ การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

๑. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินโดยการทำเป็นลายลักษณ์อักษรแจ้งไปยังภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงในเส้นทางที่ระบุและเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดเช่นว่านั้น

๒. เมื่อได้รับการกำหนดเช่นว่านั้น ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องให้อนุญาตที่เหมาะสมแก่การดำเนินการของสายการบินที่ได้รับการกำหนดโดยไม่ชักช้า ทั้งนี้อยู่ภายใต้บทบัญญัติวรรค (๓) และ (๔) ของข้อนี้

๓. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจกำหนดให้สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแสดงให้เป็นที่พอใจแก่ตนว่า สายการบินนั้นมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับซึ่งเจ้าหน้าที่นั้นใช้อยู่อย่างเป็นปกติและสมเหตุผลในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของอนุสัญญา

๔. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่อนุญาตให้ดำเนินการตามที่อ้างในวรรค (๒) ของข้อนี้ หรือตั้งกำหนดเงื่อนไขตามที่ตนเห็นว่าจำเป็นในการใช้สิทธิของสายการบินที่กำหนดตามที่ระบุไว้ในข้อ ๒ (๒) (ค) แห่งความตกลงฉบับนี้ในกรณีที่ภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าวไม่เป็นที่พอใจว่ากรรมสิทธิในส่วนสำคัญและการควบคุมกันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่แก่ภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติตน

๕. เมื่อได้รับการกำหนดและได้รับการอนุญาตดำเนินการแล้ว สายการบินอาจเริ่มดำเนินบริการที่ตกลงโดยสันนิษฐานไว้ก่อนว่า สายการบินปฏิบัติตามบทบัญญัติที่มีใช้บังคับอยู่ตามความตกลงฉบับนี้

ข้อ ๗ การเพิกถอนหรือการพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ

๑. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะเพิกถอนใบอนุญาตดำเนินการหรือพักการใช้สิทธิที่ระบุในข้อ ๒ แห่งความตกลงฉบับนี้โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือตั้งกำหนดเงื่อนไขตามที่ตนเห็นว่าจำเป็นแก่การใช้สิทธิเช่นว่านั้นถ้า

ก) สายการบินดังกล่าวไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ากรรมสิทธิในส่วนสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของตนตกอยู่แก่ภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติตนหรือ

ข) สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินการสอดคล้องกับหรือได้ฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สิทธิเหล่านั้นหรือ

ค) สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับนี้

๒. สิทธิเช่นว่านั้นจะใช้ได้ก็ต่อเมื่อได้มีการปรึกษาหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น เว้นแต่จะจำเป็นต้องเพิกถอนพักการใช้สิทธิ หรือตั้งกำหนดเงื่อนไขภายในวรรค ๑ ของข้อนี้ โดยพลันเพื่อป้องกันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎหมายและข้อบังคับต่อไปอีก

ข้อ ๘ การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

๑. ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์นั้น ในระหว่างระยะเวลาที่มีผลใช้ได้จะได้รับการยอมรับนับถือจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่าสมบูรณ์ โดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้นต้องเท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา

๒. อย่างไรก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ที่ออกให้กับหรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตนโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

ข้อ ๙ ภาษีศุลกากร

๑. อากาศยานที่ใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด ตลอดจนอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการดำเนินบริการของอากาศยาน น้ำมัน

เชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น อุปกรณ์บนอากาศยานตามปกติ อะหลั่ยและเครื่องบริภัณฑ์ของอากาศยาน (รวมทั้งอาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ) บนอากาศยาน เช่นว่านั้นจะได้รับการยกเว้นจากภาษีศุลกากร อากรแห่งชาติ ค่าธรรมเนียมการตรวจและอากรอื่น ๆ ภาษีแห่งสหพันธ์ ภาษีแห่งรัฐ ภาษีเทศบาล หรือค่าภาระทั้งปวง เมื่อเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หากว่าอุปกรณ์และสิ่งของเช่นว่านั้นยังคงอยู่บนอากาศยานจนถึงเวลาที่สิ่งของเหล่านั้นถูกนำออกไป ถึงแม้ว่าสิ่งของเช่นว่านั้นได้ใช้หรือบริโภคไปโดยอากาศยาน เช่นว่านั้นบนเที่ยวบินในอาณาเขตนั้น

๒. บนพื้นฐานของการถ่อยที่ถ่อยปฏิบัติในกรณีต่อไปนี้ ให้มีการยกเว้นภาษีอากรและค่าภาระอย่างเดียวกันนี้ด้วย โดยไม่รวมถึงค่าภาระสำหรับบริการที่จัดให้มีขึ้น

ก) น้ำมันหล่อลื่น อุปกรณ์บนอากาศยานตามปกติ อะหลั่ย เครื่องมือ และอุปกรณ์พิเศษสำหรับงานซ่อมบำรุงอากาศยานและบริภัณฑ์ด้วย (รวมทั้งอาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ) เอกสารของสายการบินเช่น ตั๋วโดยสาร หนังสือ ตารางเวลา และสิ่งพิมพ์อื่น ๆ ซึ่งจัดหามาโดยสายการบินเพื่อการดำเนินการของตน และสิ่งของในการโฆษณาซึ่งถือได้ว่ามีความจำเป็นและซึ่งใช้สำหรับธุรกิจของสายการบินโดยเฉพาะ เมื่อจัดส่งโดยหรือสำหรับสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไปยังอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

ข) น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น อุปกรณ์บนอากาศยานตามปกติอื่น ๆ อะหลั่ย อุปกรณ์และบริภัณฑ์โดยปกติ (รวมทั้งอาหาร เครื่องดื่มปกติ และยาสูบ) ซึ่งขนขึ้นบนอากาศยานของสายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับใช้ในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ

๓. อุปกรณ์บนอากาศยานตามปกติ ตลอดจนวัสดุและเครื่องใช้สอย ซึ่งคงอยู่บนอากาศยานของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด อาจจะขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรแห่งอาณาเขตนั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านั้นสิ่งต่าง ๆ ที่ขนลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าวจนกระทั่งถูกนำกลับออกไป หรือมิฉะนั้นก็จำหน่ายไปตามบทบัญญัติของกฎหมายเพื่อการนั้น

๔. คนโดยสาร สมภาระและสินค้าซึ่งผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งโดยตรงและมิได้นำออกไปจากบริเวณของท่าอากาศยานซึ่งจัดไว้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวนั้นจะได้รับการควบคุมที่ไม่มุ่งมาก สัมภาระและสินค้าผ่านแดนโดยตรงจะได้รับการยกเว้นค่าอากรและภาษีรวมทั้งภาษีศุลกากร

ข้อ ๑๐ ค่าภาระการให้ทำการบิน

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจจะตั้งกำหนดหรือกอนุญาตให้มีการตั้งกำหนดค่าภาระที่ เป็นธรรมและสม เหตุผล สำหรับการให้ทำการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม ภาคีผู้ทำความตกลง แต่ละฝ่ายตกลงว่าค่าภาระ เหล่านี้จะต้องไม่สูงกว่าที่จ่ายโดยการบินซึ่งดำ เนินการโดยคนชาติของตน เกี่ยวกับบริการ เดินการบินระหว่างประ เทศคล้ายคลึงกัน สำหรับการให้ทำการบินและสิ่งอำนวย ความสะดวก เช่นว่านั้น

ข้อ ๑๑ กิจกรรมในทางพาณิชย์

๑. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจนำ เข้าและคงไว้ในอาณา เขต ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งบุคลากรในด้านการบริหาร สำหรับการดำ เนินบริการที่ตกลง ทั้งนี้ ต้อง เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เกี่ยวกับการ เข้ามา การพำนัก อาศัยและการจ้างงาน

๒. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลง อีกฝ่ายหนึ่งในการดำ เนินการขายการขนส่งทางอากาศในอาณา เขตของตนโดยตรงและตามดุลยพินิจ ของสายการบิน โดยผ่านตัวแทนสายการบินแต่ละสายจะได้รับสิทธิในการขายการขนส่ง เช่นว่านั้น และบุคคลใด ๆ มีเสรีภาพในการชำระการขนส่งนั้นด้วย เงินสกุลที่ใช้กันในอาณา เขตนั้นหรือ เงินสกุลอื่น ซึ่งสามารถที่จะแลก เปลี่ยนได้ เสรีทั้งภายใต้บังคับของกฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ

ข้อ ๑๒ การโอนรายได้

สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะแลก เปลี่ยนและส่งรายได้ท้องถิ่นที่ เหลือจากรายจ่าย ท้องถิ่นกลับไปยังประ เทศของตนได้ตามความต้องการ การแลก เปลี่ยนและการส่งจะได้รับอนุญาตโดย ไม่มีข้อจำกัด อัตราแลก เปลี่ยนซึ่งให้ต่อการดำ เนินการ เช่นว่านั้นในสหรัฐ เม็กซิโกคืออัตราซึ่งให้อยู่ใน เวลาซึ่งรายได้ดังว่านั้นได้นำ เสนอสำหรับการแลก เปลี่ยนและการส่ง ส่วนอัตราแลก เปลี่ยนซึ่งให้ต่อการ ดำ เนินการ เช่นว่านั้น ในราชอาณาจักรไทยคืออัตราซึ่งให้อยู่ตามกฎหมายและข้อบังคับของราชอาณาจักรไทย

ข้อ ๑๓ พิกัดอัตราค่าขนส่ง

๑. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินที่กำหนดจะใช้เกี่ยวกับการขนส่งใด ๆ มายังและไปจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องกำหนดในระดับที่สมควร โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ กำไรอันสมควร ลักษณะของแต่ละบริการและบรรดาพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินอื่น ๆ

๒. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่อ้างถึงในวรรค ๑ ของข้อนี้ ถ้าเป็นไปได้ให้กำหนดขึ้นโดยการตกลงร่วมกันโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย และถ้าจำเป็นให้คำนึงถึงพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งสายการบินอื่น ๆ ซึ่งดำเนินบริการบนเส้นทางเดียวกันทางส่วนหรือทั้งหมดใช้อยู่ ความตกลงเช่นว่านั้นถ้าเป็นไปได้ให้เป็นไปตามความวิธีฉันใดที่ใช้ภายใต้กระบวนการปรึกษาหารือพิกัดอัตราค่าขนส่งของสมาคมระหว่างประเทศซึ่งเป็นผู้ตั้งกำหนดความเห็นในเรื่องนี้

๓. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่ตกลงกันนั้นจะต้องยื่นเสนอเพื่อขอความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงล่วงหน้าก่อนวันที่คาดหวังเสนอขอเริ่มใช้อัตราดังกล่าว สำหรับในกรณีพิเศษช่วงกำหนดเวลานี้อาจลดหย่อนลงได้ ทั้งนี้ด้วยความเห็นพ้องของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจดังกล่าว เมื่อได้รับการยื่นเสนอขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่ง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศจะต้องพิจารณาพิกัดอัตราค่าขนส่งนั้นโดยมิชักช้า เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอาจแจ้งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศอีกฝ่ายหนึ่งถึงการขยายวันที่เสนอขอเริ่มใช้พิกัดอัตราค่าขนส่ง พิกัดอัตราค่าขนส่งจะไม่มีผลใช้บังคับถ้าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่พอใจในพิกัดอัตรานั้น

๔. ถ้าสายการบินที่กำหนดไม่สามารถตกลงกันได้ หรือถ้าพิกัดอัตราค่าขนส่งไม่ได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใด ให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายพยายามกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งโดยการตกลงร่วมกัน เว้นแต่จะตกลงกันเป็นอย่างอื่น การเจรจาเช่นว่านั้นให้เริ่มต้นภายในสามสิบวันจากวันที่ทราบแน่นอนว่าสายการบินที่กำหนดนั้นไม่สามารถตกลงกันในพิกัดอัตราค่าขนส่งได้ หรือจากวันที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้แจ้งการไม่เห็นชอบของตนในพิกัดอัตราค่าขนส่งไปยังเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

๕. ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ให้เสนอข้อพิพาทตามกระบวนการซึ่งกำหนดไว้ในข้อ ๑๗ ข้างหน้านี้

๖. พิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งกำหนดขึ้นตามบทบัญญัติแห่งข้อนี้จะยังคงมีผลใช้บังคับอยู่จนกว่าจะได้มีการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งใหม่ตามบทบัญญัติแห่งข้อนี้

๑. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อให้แน่ใจว่า สายการบินที่กำหนดปฏิบัติตามพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ตกลงกันซึ่งได้ยื่นเสนอไว้ต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลง ตลอดจนได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ในเรื่องดังกล่าวด้วย

ข้อ ๑๔ การเสนอตารางการบิน

ให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจัดทำข้อเสนอเกี่ยวกับลักษณะของบริการ ตารางการบิน แบบของการปฏิบัติงาน รวมทั้งความจุซึ่งจัดไปแต่ละเส้นทางที่ระบุ เส้นทางซึ่งจะดำเนินบริการและข้อสนเทศอื่น ๆ ที่คาดจะต้องการโดยเร็วที่สุดเท่าที่สามารถกระทำได้ แต่ไม่น้อยกว่าสามสิบวันก่อนการเริ่มบริการที่ตกลง หรือการเริ่มการเปลี่ยนแปลงบริการที่ตกลงนั้น หรือภายในสามสิบวันหลังจากได้รับคำร้องขอจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ เพื่อทำให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งพอใจว่าข้อกำหนดของความตกลงฉบับนี้ได้รับการปฏิบัติตามโดยสมควร ถ้าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศเห็นว่าปั้นไม่เป็นที่พอใจว่าข้อกำหนดของความตกลงฉบับนี้ได้รับการปฏิบัติโดยสมควร เจ้าหน้าที่การเดินอากาศนั้นอาจเลือกที่จะไม่ให้ความเห็นชอบก็ได้

ข้อ ๑๕ การจัดหาข้อมูลสถิติ

ให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายส่งการยื่นสายการบินที่กำหนดของตนจัดหาข้อมูลรายการสถิติที่จำเป็นให้แก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งตามคำร้องขอ เพื่อแสดงปริมาณการจราจรที่ขนส่งในบริการที่ได้ตกลงโดยสายการบินนั้น

ข้อ ๑๖ การปรึกษาหารือกัน

ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจจะร้องขอไม่ว่าในเวลาใด ให้มีการปรึกษาหารือกันในการอนุวัติการตามความ การใช้หรือการแก้ไขความตกลงฉบับนี้ หรือการปฏิบัติการให้สอดคล้องตามความตกลงฉบับนี้ การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นซึ่งอาจมีขึ้นระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศให้มีขึ้นภายในเวลา ๖๐ วัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอเป็นหนังสือ เว้นแต่ภาคีผู้ทำความตกลงจะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๑๗ การระงับข้อพิพาท

๑. ถ้ามีข้อพิพาทใด ๆ เกิดขึ้นระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ ในชั้นต้นให้ภาคีผู้ทำความตกลงพยายามตกลงกันโดยการเจรจาระหว่างกัน

๒. ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงไม่อาจตกลงกันได้โดยการเจรจาก็อาจตกลงเสนอข้อพิพาทไปยังบุคคลหรือองค์คณะใด ๆ เพื่อวินิจฉัย หรือภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเสนอข้อพิพาทนั้นไปขอคำวินิจฉัยจากคณะอนุญาโตตุลาการสามคนโดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเป็นผู้เสนอชื่ออนุญาตโตตุลาการฝ่ายละคน และอนุญาตโตตุลาการที่ระบุชื่อสองคนนั้นเป็นผู้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องเสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาหกสิบวันนับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้รับการบอกกล่าวจากอีกฝ่ายหนึ่งโดยผ่านทางการทูตร้องขอให้มีการชี้ขาดข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ และการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามให้กระทำภายในระยะเวลาอีกสามสิบวันต่อจากนั้นไป ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการ ภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือถ้าไม่มีการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามภายในระยะเวลาที่กำหนด ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้ประธานคณะมนตรีแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนหนึ่งหรือหลายคนตามความต้องการของกรณี ถ้าประธานคณะมนตรีถือสัญชาติของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดในสองฝ่ายนั้น หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ก็ให้รองประธานคณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการตามที่จำเป็น อนุญาโตตุลาการคนที่สามจะต้องเป็นคนชาติของรัฐที่สามและจะต้องปฏิบัติหน้าที่ประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

๓. ภาคีผู้ทำความตกลงอาจเสนอคำร้องขอให้มีการอธิบายคำวินิจฉัยภายใน ๑๕ วัน หลังจากวันที่ภาคีผู้ทำความตกลงได้รับคำวินิจฉัย และคำอธิบายเช่นว่านั้นจะต้องมีขึ้นภายใน ๑๕ วัน ของการร้องขอเช่นว่านั้น

๔. ภาคีผู้ทำความตกลงรับรองที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยใด ๆ ที่ได้รับตามความในวรรค ๒ ของข้อนี้

๕. ถ้าและตราบเท่าที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดหรือสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่สามารถปฏิบัติตามคำวินิจฉัยซึ่งได้รับตามความในวรรค ๒ ของข้อนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจจะจำกัด ยับยั้ง หรือเพิกถอนสิทธิหรือประโยชน์ใด ๆ ซึ่งตนได้ให้ตามความตกลงฉบับนี้ยังภาคีผู้ทำความตกลงหรือสายการบินที่กำหนดซึ่งไม่ปฏิบัติตามแล้วแต่กรณี

๖. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับอนุญาโตตุลาการที่แต่งตั้งโดยตนเอง ค่าใช้จ่ายอย่างอื่นสำหรับคณะอนุญาโตตุลาการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ได้ออกไปโดย

ประสานคณะมนตรีแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในการปฏิบัติตามวิธีการในวรรค ๒ (ข) ของข้อนี้ให้ภาคีผู้ทำความตกลงแบ่งกันจ่ายในอัตราเท่า ๆ กัน

ข้อ ๑๘ การแก้ไขความตกลง

๑. ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดพิจารณาเห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อใด ๆ แห่งความตกลงฉบับนี้ ข้อแก้ไขเช่นว่านั้นหากเป็นที่ตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงจะมีผลบังคับต่อเมื่อได้รับการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตแล้ว

๒. ในกรณีที่มีการจัดทำกฎบัตรสัญญาหรือภาคีทั่วไปใด ๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศซึ่งผูกพันภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ให้ถือว่าความตกลงฉบับนี้ได้มีการแก้ไขให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎบัตรสัญญาเช่นว่านั้น

ข้อ ๑๙ การบอกเลิกความตกลง

๑. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งถึงการตัดสินใจของตนที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้เมื่อใดก็ได้ คำบอกกล่าวเช่นว่านั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๒. ความตกลงจะเป็นอันสิ้นสุดลงสิบสองเดือนหลังจากวันที่ได้รับคำบอกกล่าว เว้นแต่คำบอกกล่าวได้ถูกเพิกถอนโดยการตกลงระหว่างกันก่อนครบกำหนดสิ้นสุดของช่วงเวลานี้

๓. ในกรณีที่ไม่มีการตอบรับจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ให้ถือว่าคำบอกเลิกเป็นอันได้รับเมื่อเวลาล่วงไปสิบสี่วันหลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับการแจ้ง

ข้อ ๒๐ การจดทะเบียน

ความตกลงฉบับนี้และการแก้ไขใด ๆ จากนี้จะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ ๒๑ การมีผลใช้บังคับ

ให้ความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับในวันที่ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้แจ้งให้กันและกัน เป็นการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตว่าได้กระทำตามระเบียบวิธีการตามกฎหมายแห่งชาติของตนแล้ว

เพื่อเป็นพยานแห่งการนี้ ผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐบาลของทั้งสองฝ่ายตามลำดับ ได้ลงนามความตกลงฉบับนี้

ทำที่ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2534

เป็นคู่ฉบับแต่ละฉบับมีสามภาษาคือ สเปน ไทย และอังกฤษ ตัวบททั้งหมดมีความถูกต้องเท่าเทียมกัน

แทนรัฐบาลแห่งสหรัฐเม็กซิโก

เอนริเก้ เรอเน มิเชล ซานตันาเนช
เอกอัครราชทูตเม็กซิโก

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

อาสา สารสิน
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

ไทยกด เส้นทางบิน

ตอนที่ ๑

เส้นทางซึ่งจะใช้ทำการบินโดยสายการบินที่กำหนดของรัฐบาลแห่งสหรัฐ เม็กซิโกในทั้งสองทิศทาง

จุดใด ๆ ในสหรัฐ เม็กซิโก - จุดระหว่างทางสองจุดในอเมริกาเหนือ - จุดระหว่างทางหนึ่งจุดในเคเซ็น - จุดใด ๆ ในประเทศไทย - จุดต้นหนึ่งจุด

ตอนที่ ๒

เส้นทางซึ่งจะใช้ทำการบินโดยสายการบินที่กำหนดของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ในทั้งสองทิศทาง

จุดใด ๆ ในประเทศไทย - จุดระหว่างทางหนึ่งจุดในเคเซ็น - จุดระหว่างทางสองจุดในอเมริกาเหนือ - จุดใด ๆ ในสหรัฐ เม็กซิโก - จุดต้นหนึ่งจุด

หมายเหตุ.- ๑. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเว้นไม่แวะลง ณ จุดระหว่างทาง และจุดต้นใด ๆ ที่กล่าวข้างต้นในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบินก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าการที่ตกลงตามเส้นทางบินเริ่มต้น ณ จุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงซึ่งได้กำหนดสายการบิน

๒. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเลือกจุดระหว่างทางและจุดต้นใด ๆ ตามแต่ตนจะเลือกและอาจเปลี่ยนจุดเลือกของตนในฤดูการบินนี้ไปยังองค์การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยส่งคำบอกกล่าวไปยังเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งจุดเลือกเช่นว่านั้น หรือหลักเปลี่ยนแปลงโดยฝ่ายทางการทูต โดยคำนึงว่าสายการบินที่กำหนดต้องปฏิบัติตามข้อ ๑๔ แห่งความตกลงฉบับนี้

AGREEMENT[1] BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Mexican States and the Government of the Kingdom of Thailand,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,[2]

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.

For the interpretation and purpose of this Agreement and its Route Schedule, unless the context otherwise requires, the following terms shall have the following meaning:

A. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

B. The term "this Agreement" includes the Route Schedule annexed hereto and any amendments to this Agreement or to the Route Schedule;

C. The term "aeronautical authorities" means in the case of the United Mexican States the Secretariat of Communications and Transport and in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of Transport and Communications, or in both cases,any person or bo

[1] Came into force on 10 February 1992, the date of which the Contracting Parties notified each other of the completion of the formalities required by their national legislation, in accordance with article 21.

[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.

dy authorized to perform any functions at present exercisable by the above mentioned authorities or similar functions;

D. The term "air service" means any scheduled air service provided by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

E. The term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

F. The term "stop for non-commercial purposes" means a landing for any purpose other than taking on or disembarking passengers, cargo or mail;

G. The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

H. 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;

I. The term "capacity offered" means the total capacity of the aircraft used in the operation of each of the agreed services, multiplied by the frequency;

J. The term "frequency" means the number of round trip flights operated by an airline on a specified route over a given period;

K. The term "agreed services" means the international air services which may be established on the specified routes in accordance with the provisions of this Agreement;

L. The term "specified routes" means the routes established in the Route Schedule attached to this Agreement;

M. The term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, dominion, protection or mandate of such State;

N. The term "air security" means the combination of measures, human and material resources, destined to protect civil aviation against acts of unlawful interference.

ARTICLE 2

Grant of Rights.

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Route Schedule attached to this Agreement.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall, whilst operating the agreed services on the specified routes, enjoy the following rights:

   a) overflying the territory of the other Contracting Party without landing;

   b) making stops for non-traffic purposes in the territory of the other Contracting Party;

   c) embarking and disembarking passengers, cargo and mail in international traffic within the said territory, at the points specified in the Route Schedule attached hereto.

3. The fact that the rights described in this article are not immediately exercised will not hinder the airline of the Contracting Party to which they were granted, to inaugurate the agreed upon services on the specified routes of the Route Schedule.

4. 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.

ARTICLE 3.

Exercise of Rights.

1. The designated airline of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic embarked in the territory of one Contracting Party and disembarked in the territory of the other Contracting Party or vice versa and shall regard as being of supplementary character traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points en

route. The designated airline of each Contracting Party in providing capacity for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points on the specified routes or vice versa shall take into consideration the primary interest of the designated air line of the other Contracting Party in such traffic so as not to affect unduly that interest of the latter airline.

2. The agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each shall have as its primary objective the provision of capa city adequate to meet the demands to carry passengers, cargo and mail embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

3. The capacity to be provided at the outset shall be agreed between both Contracting Parties before the agreed services are inaugurated. Thereafter, the capacity to be provided shall be discussed from time to time between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and any change in capacity agreed upon shall be confirmed by an Exchange of Notes.

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, as well as formali ties regarding entry, exit, emigration and immigration, customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designa ted 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. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,[1] the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970[2] and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971,[3] or any other Multilateral Convention or modification to the actual Conventions, when accepted by both Contracting Parties.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

[1] United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.
[2] *Ibid.*, vol. 860, p. 105.
[3] *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airport or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 6.

Designation of and Authorization of Airlines.

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designation.

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorization.

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to issue the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose the conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2(2)(c) of this Agreement. In any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, assuming that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 7.

Revocation or 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 spe

cified 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 a preponderant part of its 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 Licenses.

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, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 9.

Custom Duties

1. Aircraft used on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as equipment used

for the operation of the aircraft, supplies of fuels and lubricants, normal board equipment, spare parts, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, national taxes, inspection fees and other duties, Federal, State or municipal taxes or charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights in that territory.

2. There shall also be exempt, on a basis of reciprocity, from the same duties, taxes and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

   a) lubricating oils, normal board equipment, spare parts, tool and special equipment for aircraft maintenance work and also stores (including food, beverages and tobacco), airline documentation such as tickets, pamphlets, timetables and other printed material required by the airline for its operation and publicity material which is deemed necessary and which is exclusively for use in the airline's business, when sent by or for the airline of one Contracting Party to the territory of the other Contracting Party.

   b) fuel, lubricants, other normal board equipment, spare parts, regular equipment and stores (including food, regular beverages and tobacco) taken on board aircraft of the airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party for use on international air services.

3. The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either 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 case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are exported or otherwise disposed of in accordance with the relevant legal provisions.

4. 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 10.

Charges for the Use of Airports

Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed on the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party just and reasonable charges for the use of airports and other facilities. Each of the Contracting Parties agrees, however, that these charges shall not be higher than those paid by aircraft operated by its nationals engaged in similar international air services for the use of such airports and facilities.

ARTICLE 11.

Commercial 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 staff required for the operation of the agreed services.

2. 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 agencies. 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 12.

Transfer of Earnings.

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions. The rate of exchange applicable to such transactions in the United Mexican States is the rate in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, while the rate of exchange applicable to such transactions in the Kingdom of

Thailand is the rate applicable in accordance with the laws and regulations of the Kingdom of Thailand.

ARTICLE 13.

Tariffs.

1. The tariffs to be applied by each designated airline in connexion with any transportation 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, reasonable profit, the characteristics of each service and the tariffs charged by other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be established by mutual agreement by the designated airlines of both Contracting Parties, and if necessary taking into account the tariffs applied by the other airlines operating over the whole or part of the same route. Such agreement shall, where possible, be guided by such decisions as are applicable under the tariff conference procedure of the international body which formulates proposals in this matter.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities. Upon receipt of the submission of the tariffs, the aeronautical authorities shall consider such tariffs without undue delay. The aeronautical authorities may notify the other aeronautical authorities of an extension of the proposed date of tariffs introduction. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party is dissatisfied with it.

4. If the designated airlines cannot agree, or if the tariffs are not approved by the aeronautical authorities of one Contracting Party, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to determine the tariffs by mutual agreement. Unless otherwise agreed such negotiations shall begin within thirty days from the date when it is ascertained that the designated airlines cannot agree upon the tariffs or the aeronautical authorities of one Contracting Party have notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party of their disapproval of the tariffs.

5. In default of agreement the dispute shall be submitted to the procedure provided for in Article 17 hereafter.

6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

7. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall exercise their best efforts to ensure that the designated airlines conform to the agreed tariffs filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties as well as to the laws or regulations in this regard.

ARTICLE 14.

Time-table Submission.

As soon as feasible, and 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 other 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, the routes to be operated 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. If such aeronautical authorities are not satisfied that the requirements of this Agreement are duly observed, they may choose not to give their approval.

ARTICLE 15.

Statistics Supply.

The aeronautical authorities of each Contracting Party will instruct the respective designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, necessary statistical data in order to determine the volume of traffic transported by the said airlines in the services agreed.

ARTICLE 16.

Consultations.

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations which may be between aeronautical authorities, shall take place within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 17.

Settlement of Dispute.

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 may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

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

5. 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 privileged 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.

6. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph 2 (b) of this Article.

ARTICLE 18.

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. 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 19.

Termination.

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party, through diplomatic channel, 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 twelve months after the date of receipt of the notice, 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 20.

Registration.

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 21.

Entry into Force.

This Agreement shall enter into force as of the date when both Contracting Parties have notified each other by an exchange of Diplomatic Notes that they have completed the formalities required by their national legislation.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Government, have signed the present Agreement.

Done at Bangkok this twenty third date of May 1991 in duplicate, in Spanish, English and Thai languages, all texts being equally authentic.

For the Government
of the United Mexican States:

[*Signed*]

ENRIQUE RENE MICHEL SANTIBANEZ
Ambassador of Mexico

For the Government
of the Kingdom of Thailand:

[*Signed*]

ARSA SARASIN
Minister of Foreign Affairs

ROUTE SCHEDULE

SECTION 1

Route to be operated in both directions by the designated airline of the Government of the United Mexican States:

Points in the United Mexican States-two intermediate points in North America-one intermediate point in Asia-points in Thailand-one point beyond.

SECTION 2

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

Points in Thailand-one intermediate point in Asia-two intermediate points in North America-points in the United Mexican States-one point beyond.

Note: 1. The designated airlines of each Contracting Party may, on any or all flights, omit calling at any of the above-mentioned intermediate points and points beyond, provided that the agreed services on the route begin at a point in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

2. The designated airline of each Contracting Party may select any intermediate and beyond points at its own choice and may change its selection in the next IATA timetable period, by notification to the aeronautical authorities of the other Contracting Party of such selection or change through diplomatic channel, bearing in mind that that designated airline has to conform with Article 14 of this Agreement.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD[1] ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAÏLANDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature des Etats le 7 décembre 1944 à Chicago[2],

Désireux de conclure un accord complétant ladite Convention dans le but d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

A moins qu'une autre interprétation ne se dégage du contexte, les définitions suivantes s'appliquent aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord et de son tableau de routes :

A. Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature des Etats le 7 décembre 1944 à Chicago, et vise en outre : i) toute modification de ladite Convention ayant pris effet conformément au paragraphe *a* de son article 94 et ratifiée par les deux Parties contractantes, et ii) toute annexe ou modification de ladite Convention adoptée conformément à son article 90, dans la mesure et à partir du moment où une telle annexe ou modification a pris effet pour les deux Parties contractantes;

B. L'expression « présent Accord » englobe le tableau de routes annexé au présent Accord et toutes les modifications ultérieurement apportées au présent Accord et au tableau de routes;

C. L'expression « Autorités aéronautiques » désigne le Secrétariat aux communications et aux transports dans le cas des Etats-Unis du Mexique, et le Ministère des transports et des communications dans le cas du Royaume de Thaïlande, ou, dans un cas comme dans l'autre, toute personne ou organisme habilité à remplir l'une quelconque des fonctions actuellement exercées par ces institutions ou des fonctions analogues;

D. L'expression « service aérien » désigne toute liaison aérienne régulière assurée par des aéronefs réservés au transport collectif de passagers, de fret et de courrier;

[1] Entré en vigueur le 10 février 1992, date à laquelle les Parties contractantes se sont notifié l'accomplissement des formalités requises par leur législation interne, conformément à l'article 21.

[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. L'expression « service aérien international » désigne toute liaison aérienne empruntant un espace aérien qui couvre plus d'un territoire national;

F. L'expression « escale non commerciale » désigne un atterrissage effectué à des fins autres que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de fret ou de courrier;

G. L'expression « compagnie désignée » désigne toute entreprise de transport aérien désignée et agréée conformément à l'article 3 du présent Accord;

H. Le terme « tarif » désigne le prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages ou de fret, ainsi que ses conditions d'application, notamment les commissions et autres rémunérations additionnelles au titre des services d'agence ou de vente de transport, mais n'englobe pas la rémunération du transport de courrier ni les conditions y afférentes;

I. L'expression « capacité offerte » désigne la capacité totale des aéronefs destinés à la prestation de chaque service convenu, multipliée par la fréquence du service visé;

J. Le terme « fréquence » désigne le nombre de vols aller-retour qu'une compagnie aérienne effectue sur l'une des routes stipulées pendant une période donnée;

K. L'expression « services convenus » désigne les liaisons aériennes internationales qui peuvent être établies en vertu des dispositions du présent Accord sur les routes stipulées;

L. L'expression « routes stipulées » désigne les routes énumérées dans le tableau de routes annexé au présent Accord;

M. S'agissant d'un Etat, le terme « territoire » désigne la surface terrestre et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la dépendance, la tutelle ou le mandat dudit Etat;

N. L'expression « sécurité aérienne » désigne l'ensemble des ressources et des moyens humains et matériels destinés à protéger l'aviation civile contre les interventions illicites.

Article 2

DROITS OCTROYÉS

1. Chacune des deux Parties contractantes accorde à l'autre les droits énoncés dans le présent Accord, aux fins d'établir des liaisons aériennes internationales régulières sur les routes stipulées dans le tableau de routes annexé au présent Accord.

2. Aux fins de la prestation des serviees convenus sur les routes stipulées, la compagnie désignée par chaque Partie contractante jouit en vertu du présent Accord des droits suivants :

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

b) Droit de faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) Embarquer ou débarquer des passagers, du fret et du courrier sur ledit territoire, aux points spécifiés dans le tableau de routes en annexe, à des fins de transport international.

3. Le fait que les droits énoncés dans le présent article ne soient pas immédiatement exercés n'empêche nullement la compagnie aérienne de la Partie contractante à laquelle ils ont été octroyés d'établir les services convenus sur les routes stipulées dans le tableau de routes.

4. Aucune des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus ne peut être interprétée comme conférant à la compagnie désignée par l'une des Parties contractantes le droit de prendre à bord, en un point du territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages et du fret, courrier compris, transportés à titre onéreux jusqu'à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3

PRINCIPES RÉGISSANT LA PRESTATION DES SERVICES CONVENUS

1. Les compagnies désignées par les deux Parties contractantes sont placées dans des conditions d'équité et d'égalité pour assurer les services convenus sur les routes stipulées entre leurs territoires respectifs.

2. Lorqu'elle assure les services convenus, la compagnie aérienne désignée par une Partie contractante tient compte des intérêts de la compagnie désignée par l'autre Partie contractante, afin de ne pas porter indûment atteinte aux services que celle-ci fournit sur une partie ou sur la totalité des mêmes routes.

3. Les services qu'assure la compagnie désignée par chaque Partie contractante doivent être en rapport étroit avec les besoins de transport collectif sur les routes stipulées; chacune vise en priorité à offrir une capacité suffisante pour satisfaire la demande de transport de passagers, de fret et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui l'a désignée.

4. Les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se réunissent régulièrement, tout d'abord pour déterminer, avant l'établissement des services convenus, la capacité qui doit être offerte par les compagnies désignées, puis pour évaluer les besoins en matière de trafic aérien.

Article 4

CHAMP D'APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante relatifs aux entrées et aux sorties des aéronefs de la navigation internationale et à leur survol de son territoire s'appliquent à la compagnie désignée par l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante relatifs à l'arrivée sur son territoire des passagers, des équipages, des bagages, du fret ou du courrier, à leur séjour et à leur départ, ainsi que les formalités en matière d'entrée et de sortie, d'émigration et d'immigration et les dispositions douanières et sanitaires, sont appliqués à l'intérieur dudit territoire aux passagers, aux équipages, aux bagages, au fret et au courrier que transportent les aéronefs de la compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante.

3. Aux fins de l'application des lois et règlements visés par le présent article, ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne peut accorder un traitement plus favorable à sa propre compagnie qu'à la compagnie désignée par l'autre Partie contractante.

Article 5

SÉCURITÉ

1. Conformément aux droits et aux devoirs qui découlent du droit international, les Parties contractantes confirment que l'obligation qu'elles ont mutuellement contractée de défendre la sécurité de l'aviation civile contre tout acte d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Les Parties contractantes agissent notamment sur la base de la Convention relative aux infractions et autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963[1], de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à la Haye le 16 décembre 1970[2] et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signé à Montreal le 23 septembre 1971[3], ou de toute autre convention multilatérale ou modification des conventions actuelles ultérieurement adoptée par les deux Parties contractantes, sans que l'énumération qui précède limite la portée des droits et obligations acquis en vertu du droit international.

2. Chacune des Parties contractantes prête à l'autre toute l'assistance que celle-ci lui demande pour tenir en échec toute tentative de capture illicite d'un aéronef civil ou d'attentat à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, et parer à tout autre risque menaçant la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs rapports réciproques, les Parties agissent conformément aux dispositions de l'Organisation de l'aviation civile internationale en matière de sécurité de l'aviation, intitulées Annexes à la Convention sur l'aviation civile internationale, dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties.

4. Chaque Partie contractante consent à ce que lesdits exploitants d'aéronefs puissent être tenus d'observer les dispositions en matière de sécurité de l'aviation civile que vise le paragraphe 3 ci-dessus et dont l'autre Partie contractante exige l'application aux fins des entrées et des séjours sur son territoire et des sorties de celui-ci. Chaque Partie contractante veille à ce que soient effectivement appliquées sur son territoire les mesures appropriées pour assurer la sécurité de l'aéronef et contrôler les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages enregistrés, le fret et les provisions de bord de l'aéronef avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante est également disposée à répondre favorablement à toute demande de l'autre Partie contractante l'enjoignant de prendre des mesures spécifiques de sécurité d'un caractère raisonnable afin de réagir à une menace précise.

5. Lorsque la capture illicite d'un aéronef civil ou un attentat à la sécurité d'un tel aéronef, de ses passagers, de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne se produit ou menace de se produire, les Parties contractantes

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.
[2] *Ibid.*, vol. 860, p. 105.
[3] *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications ou en prenant d'autres mesures propres à mettre rapidement et sûrement fin à un tel incident ou à une telle menace.

Article 6

DÉSIGNATION ET AGRÉMENT DES COMPAGNIES AÉRIENNES

1. Chaque Partie contractante jouit du droit de désigner par notification écrite à l'autre Partie contractante une compagnie aérienne qu'elle charge d'assurer les services convenus sur les routes stipulées, ainsi que du droit de retirer ou de modifier cette désignation.

2. Dès que l'autre Partie contractante reçoit la notification d'une telle désignation, elle accorde sans délai à la compagnie désignée l'autorisation d'exploitation, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article.

3. Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander à la compagnie désignée par l'autre Partie contractante de lui démontrer qu'elle est en mesure de satisfaire aux dispositions légales et réglementaires normalement et raisonnablement appliquées par lesdites autorités en matière d'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux termes de la Convention.

4. Chaque fois qu'une Partie contractante n'est pas absolument certaine que la compagnie désignée par l'autre Partie contractante est placée sous le contrôle majoritaire et effectif de celle-ci ou de ressortissants de celle-ci, elle peut se refuser à octroyer l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou bien assujettir aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice par ladite compagnie des droits énoncés à l'alinéa 2, 2, *c* du présent Accord.

5. Une compagnie aérienne peut commencer à assurer les services convenus dès qu'elle a été désignée et agréée, sous réserve d'agir conformément aux dispositions du présent Accord qui s'appliquent à son cas.

Article 7

RÉVOCATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes jouit du droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre les droits énoncés à l'article 2 du présent Accord dont jouit une compagnie désignée par l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) Chaque fois qu'elle n'est pas absolument certaine que ladite compagnie est placée sous le contrôle majoritaire et effectif de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci;

b) Lorsque ladite compagnie omet de respecter ou enfreint les lois et les règlements de la Partie contractante qui octroie ces droits;

c) Lorsque ladite compagnie omet de toute autre manière d'agir conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf s'il s'avère indispensable, pour éviter des infractions plus graves aux lois et aux règlements, de révoquer l'autorisation, de la suspendre ou d'imposer les

conditions visées au paragraphe 1 du présent article immédiatement, ce droit n'est exercé qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 8

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET DES PERMIS

1. Les certificats de navigabilité aérienne, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes sont reconnus par l'autre Partie contractante pendant toute leur durée de validité, à condition que les conditions d'octroi ou d'homologation de ces certificats, brevets ou permis soient au moins aussi strictes que les normes minimales établies à cette fin dans la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître aux fins du survol de son territoire la validité des certificats d'aptitude et des permis détenus par ses propres ressortissants et délivrés ou homologués par l'autre Partie contractante.

Article 9

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs qu'utilise la compagnie aérienne désignée par une Partie contractante pour ses services aériens internationaux, ainsi que l'équipement nécessaire à leur fonctionnement, le carburant, l'huile lubrifiante, les réserves, le matériel habituel et les provisions (notamment les provisions de bouche, les boissons et le tabac) à bord de ces aéronefs sont exonérés à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante de tous droits de douane, impôts nationaux, droits d'inspection et autres redevances, taxes et prélèvements fédéraux, territoriaux ou locaux, sous réserve que le matériel et les provisions en question demeurent à bord de l'aéronef où ils se trouvent jusqu'à leur réexportation, même s'ils sont destinés à être utilisés ou consommés à bord de l'aéronef au cours de vols effectués à l'intérieur dudit territoire.

2. Sous réserve de réciprocité, sont également exonérés des mêmes droits, taxes et prélèvements, mais non de la rémunération des services rendus :

a) Les huiles lubrifiantes, les réserves de l'aéronef, le matériel habituel à bord, les pièces de rechange, les outils et le matériel spécial destiné à l'entretien, ainsi que les provisions de bord (notamment les provisions de bouche, les boissons et le tabac), la documentation d'entreprise tels que billets, manuels, itinéraires et autres imprimés nécessaires aux fins du service, ainsi que le matériel publicitaire jugé nécessaire et destiné exclusivement à la promotion des activités de la compagnie, envoyés par ou pour la compagnie aérienne d'une Partie contractante dans le territoire de l'autre Partie contractante;

b) Le carburant, les huiles lubrifiantes, les autres fournitures techniques de consommation courante, les pièces de rechange, le matériel habituel et les provisions (notamment les provisions de bouche, les boissons et le tabac), chargés à bord des aéronefs de la compagnie aérienne d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante et utilisés sur des liaisons internationales.

3. Les réserves des aéronefs, le matériel habituel à bord, les fournitures et les provisions qui se trouvent à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation préalable des autorités douanières dudit territoire. En pareil cas, ils peuvent être entreposés sous la supervision de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou que d'autres mesures conformes à la législation en vigueur en la matière soient prises.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct par le territoire d'une Partie contractante qui ne sortent pas de la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne peuvent être soumis qu'à un simple contrôle. Les bagages et le fret en transit direct sont exemptés de droits et de taxes, notamment de droits de douane.

Article 10

TAXES D'AÉROPORT

Chaque Partie contractante peut imposer des taxes équitables et raisonnables ou en autoriser l'imposition aux aéronefs de la compagnie désignée par l'autre Partie contractante au titre de l'utilisation des aéroports et d'autres services. Chaque Partie contractante consent toutefois à ce que ces taxes ne soient pas supérieures à celles qui frappent les aéronefs nationaux assurant des liaisons internationales du même type au titre de l'utilisation des aéroports et d'autres services.

Article 11

ACTIVITÉS COMMERCIALES

1. La compagnie désignée par une Partie contractante peut employer et faire résider sur le territoire de l'autre Partie contractante, en respectant les dispositions législatives et réglementaires de celle-ci en matière d'entrée, d'emploi et de séjour dans ses frontières, le personnel de gestion nécessaire à la prestation des services convenus.

2. En particulier, chaque Partie contractante accorde à la compagnie aérienne de l'autre Partie contractante le droit de vendre sur son territoire des services de transport aérien, soit directement, soit, à la discrétion de la compagnie, par l'intermédiaire d'agences. Chaque compagnie désignée peut vendre ces services et toute personne les acheter librement en utilisant aux fins de ces transactions la monnaie du territoire en question, ou, si les lois et règlements nationaux le permettent, des devises convertibles.

Article 12

TRANSFERT DES BÉNÉFICES

Chaque compagnie aérienne désignée jouit à sa propre demande du droit de convertir et d'envoyer dans son pays la part non dépensée des recettes obtenues sur place. La conversion et l'envoi de ces fonds est autorisée sans aucune restriction. Aux Etats-Unis du Mexique, le taux de change applicable à ces transactions est le taux de change en vigueur au moment où la conversion et l'envoi de ces gains sont demandés; au Royaume de Thaïlande, c'est le taux de change que fixent les dispositions législatives et réglementaires en vigueur dans ce pays.

Article 13

TARIFS

1. Chacune des compagnies désignées par les Parties contractantes établit des tarifs raisonnables pour tous les types de transport qu'elle assure en provenance et à destination du territoire de l'autre Partie contractante, en tenant compte de tous les éléments pertinents, notamment des coûts d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques de chaque service offert et des tarifs appliqués par d'autres compagnies aériennes.

2. Dans la mesure du possible, les compagnies désignées par les deux Parties contractantes fixent d'un commun accord les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus, en tenant compte le cas échéant des tarifs appliqués sur une route donnée par les autres compagnies aériennes opérant sur la totalité ou sur une partie de celle-ci. Un tel accord se fonde autant que faire se peut sur les recommandations pertinentes émanant de la procédure de conférence tarifaire de l'organe international qui formule des propositions en la matière.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des Parties contractantes soixante (60) jours au moins avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être écourté dans certains cas particuliers, sous réserve de l'accord desdites Autorités. Les Autorités aéronautiques examinent les propositions de tarifs dans les plus brefs délais après les avoir reçues. Elles peuvent notifier aux Autorités de l'autre Partie contractante qu'elles reportent à une date ultérieure l'entrée en vigueur des tarifs proposés. Aucun tarif n'entre en vigueur si les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes le jugent inacceptable.

4. Si les compagnies désignées ne parviennent pas à convenir d'un tarif, ou si les tarifs dont elles conviennent ne recueillent pas l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, lesdites Autorités tentent de fixer les tarifs par voie d'accord. A moins qu'elles n'en décident autrement, les négociations organisées à cette fin débutent dans les trente (30) jours faisant suite à la date à laquelle le désaccord des compagnies désignées sur les tarifs est constaté ou à laquelle les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante notifient à celles de l'autre Partie contractante leur rejet des tarifs proposés.

5. En l'absence d'une solution négociée, le différend fait l'objet de la procédure prévue à l'article 17 du présent Accord.

6. Les tarifs fixés suivant les dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis selon la même procédure.

7. Les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes exercent la plus grande vigilance pour garantir que les compagnies qu'elles ont désignées respectent les tarifs convenus ainsi que les lois et règlements en vigueur en la matière.

Article 14

SOUMISSION DES HORAIRES DE VOL

Dès que possible, et 30 jours au moins avant d'inaugurer un service convenu tel qu'il a été prévu initialement ou par suite de modification, ou dans un délai de 30 jours après avoir reçu la demande formulée par les Autorités aéronautiques, la

compagnie aérienne désignée par une Partie contractante fournit aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les renseignements concernant la nature du service, les horaires prévus, le type d'aéronefs choisis ainsi que la capacité offerte sur chacune des routes stipulées, les routes qui seront utilisées et toute autre information nécessaire pour que les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante acquièrent la certitude que les dispositions du présent Accord sont respectées. Si lesdites Autorités aéronautiques n'en sont pas convaincues, elles peuvent choisir de ne pas donner leur accord.

Article 15

COMMUNICATION DES STATISTIQUES

Les Autorités aéronautiques d'une Partie contractante adoptent les dispositions nécessaires pour que la compagnie désignée par ladite Partie contractante soit tenue de communiquer aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, si celles-ci en font la demande, toutes les données statistiques requises pour déterminer le volume du trafic aérien assuré par les compagnies désignées dans le cadre des services convenus.

Article 16

CONSULTATIONS

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander à ce que soient organisées des consultations concernant la mise en pratique, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord ou le respect de ses dispositions. De telles consultations, auxquelles les Autorités aéronautiques peuvent procéder elles-mêmes, ont lieu dans les soixante (60) jours faisant suite à la date à laquelle la demande formulée par écrit par l'une des Parties contractantes parvient à l'autre Partie contractante, à moins que les Parties n'en décident autrement.

Article 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent tout d'abord de le régler par la voie de la négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à trouver une solution négociée, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organe qu'elles désignent, ou bien, si l'une d'elles en fait la demande, à celle d'un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie contractante en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes est tenue de nommer un arbitre dans un délai de 60 jours à compter du jour où la notification par laquelle l'une d'elles demande que le différend soit soumis à un arbitrage parvient à l'autre par la voie diplomatique, et le troisième arbitre doit être désigné dans les 30 jours postérieurs. Si l'une des Parties contractantes ne parvient pas à nommer un arbitre dans les délais fixés, l'une ou l'autre des Parties peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Si le Président est ressortissant

de l'une des Parties contractantes ou qu'il ne peut pour une quelconque raison s'acquitter de cette mission, c'est son représentant qui procède aux désignations nécessaires. Le troisième arbitre est ressortissant d'un Etat tiers et préside le tribunal d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes disposent d'un délai de 15 jours après la communication de la sentence pour demander des éclaircissements sur celle-ci; de telles explications leur sont fournies dans les 15 jours faisant suite à la présentation de leur demande.

4. Les Parties contractantes s'engagent à accepter tout arrêt pris conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une des Parties contractantes, ou la compagnie désignée par l'une d'elles, contrevient d'une quelconque façon à la décision prise conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, l'autre Partie contractante peut aussitôt limiter, suspendre ou révoquer tout droit ou privilège octroyé en vertu du présent Accord à la Partie contractante ou à la compagnie contrevenante.

6. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre qu'elle a nommé. Les dépenses du tribunal, y compris tous les frais encourus par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile interuationale dans l'accomplissement de la procédure visée à l'alinéa *b* du paragraphe 2 ci-dessus, sont réparties à parts égales entre les Parties contractantes.

Article 18

MODIFICATION DE L'ACCORD

[1.] Lorsque l'une des Parties contractantes juge utile de modifier une disposition du présent Accord et qu'une telle modification recueille l'approbation de l'autre Partie contractante, elle entre en vigueur dès que son adoption a été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

[2.] Lorsqu'une convention multilatérale sur les transports aériens est adoptée et que les deux Parties contractantes y sont parties, le présent Accord est modifié en fonction des dispositions de ladite convention.

Article 19

DÉNONCIATION DE L'ACCORD

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord, qu'elle communique en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord est réputé éteint douze mois après la date de réception de la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée par accord entre les Parties avant l'expiration de ce délai.

3. Si la Partie contractante qui reçoit la notification n'en accuse pas réception, celle-ci est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale l'a reçue.

Article 20

ENREGISTREMENT

Le présent Accord, ainsi que toutes ses modifications, est enregistré par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes se communiquent, par la voie d'un échange de notes diplomatiques, l'accomplissement des formalités exigées à cet effet par leur droit interne.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Bangkok, le 23 mai 1991, en deux originaux libellés en espagnol, en thaïlandais et en anglais, les trois versions faisant également foi.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique :	Pour le Gouvernement du Royaume de Thaïlande :
L'Ambassadeur du Mexique,	Le Ministre des relations extérieures,
[*Signé*]	[*Signé*]
ENRIQUE RENE MICHEL SANTIBANEZ	ARSA SARASIN

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Route devant être exploitée dans les deux sens par la compagnie désignée par le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique :

Divers points du territoire mexicain - deux points intermédiaires situés en Amérique du Nord - un point intermédiaire situé en Asie - divers points du territoire thaïlandais - un point au-delà du territoire thaïlandais

Section 2

Route devant être exploitée dans les deux sens par la compagnie désignée par le Gouvernement du Royaume de Thaïlande :

Divers points du territoire thaïlandais - un point intermédiaire situé en Asie - deux points intermédiaires situés en Amérique du Nord - divers points du territoire mexicain - un point au-delà du territoire mexicain.

Notes : 1. La compagnie désignée par chaque Partie contractante peut, pour l'un quelconque de ses vols ou pour leur totalité, supprimer l'un quelconque des points intermédiaires, ainsi que le point au-delà du territoire de l'autre Partie contractante, à condition toutefois que les services assurés sur la route en question commencent bien en un point du territoire de la Partie contractante qui a désigné ladite compagnie.

2. La compagnie désignée par chaque Partie contractante choisit à sa guise les points intermédiaires de son itinéraire et le point situé au-delà du territoire de l'autre Partie contractante et les modifie si elle le souhaite au début de chaque période de l'Association du transport aérien international en notifiant son itinéraire ou la modification de celui-ci aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante par la voie diplomatique, sans préjudice des dispositions de l'article 14 du présent Accord, qu'elle est tenue de respecter.