

No. 33909

HONG KONG
(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY
FROM THE UNITED KINGDOM GOVERNMENT)
and
THAILAND

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at
Hong Kong on 24 March 1997**

Authentic texts: English and Thai.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
on 30 June 1997.*

HONG KONG
(EN VERTU D'UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS
DE LA PART DU GOUVERNEMENT
DU ROYAUME-UNI)
et
THAÏLANDE

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Hong Kong le 24 mars 1997**

Textes authentiques : anglais et thaï.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
le 30 juin 1997.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG
AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of
the Kingdom of Thailand,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the
framework for air services between Hong Kong and Thailand,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term “aeronautical authorities” means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of Transport and Communications, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (b) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (c) the term “area” in relation to Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Thailand has the meaning assigned to “territory” in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;²
- (d) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;
- (e) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

¹ Came into force on 12 June 1997 by notification, 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.

ARTICLE 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

Each Contracting Party shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) the right to fly across its area without landing;
- (b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at points in the area of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of that other Contracting Party.

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

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(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 or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where such Contracting Party is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party.

(4) 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 applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement are in force.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in the case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation or immediate imposition of the conditions therein mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Application of Laws and Regulations

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

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its area of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and quarantine/health control measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party while they are within the said area.

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

ARTICLE 7

Recognition of Certificates and Licences

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.

ARTICLE 8

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

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

- (a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and
- (c) the requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

ARTICLE 9

Tariffs

(1) The term "tariff" means one or more of the following:

- (a) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
- (b) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;
- (c) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and
- (d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between Hong Kong and Thailand shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be

established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariff, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to “the same route” are to the route operated, not the specified route.

(4) Any proposed tariff for carriage between Hong Kong and Thailand shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(5) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 45 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:

- (a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;
 - (b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.
- (10) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of Hong Kong for carriage between Thailand and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Kingdom of Thailand and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of Thailand for carriage between Hong Kong and a State other than the Kingdom of Thailand shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong and, where appropriate, of the other State.
- (b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
 - (c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 45 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.
 - (d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(11) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (10)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not

necessarily the routing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

ARTICLE 10

Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) Regular equipment and other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that

other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival. Passengers, baggage and cargo in direct transit and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall normally be subject to a very simplified control.

ARTICLE 11

Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security 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 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.³

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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 applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew,

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 volume 974).

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.

(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, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 12

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 13

Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit from the Kingdom of Thailand on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Kingdom of Thailand shall have the right to convert and remit from Hong Kong on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 14

Commercial Activities

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the

area of that other Contracting Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or any freely convertible other currency.

(3) Subject to reciprocity, the competent authorities of each Contracting Party shall use their best endeavours to ensure that airlines designated by the other Contracting Party are not prevented from engaging in all other commercial activities associated with the sale of air transportation.

ARTICLE 15

User Charges

(1) The term “user charge” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their passengers and cargo.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

ARTICLE 16

Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application, amendment of, or on any other matter related to, this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 17

Settlement of Disputes

If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall try to settle it by consultation in accordance with the provisions of Article 16.

ARTICLE 18**Amendment**

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

ARTICLE 19**Termination**

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

ARTICLE 20**Registration with the International Civil Aviation Organization**

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

ARTICLE 21**Entry into Force**

This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have given notice in writing to each other that any necessary procedures have been completed.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at Hong Kong this 24th day of March 1997 in the English and Thai languages, both texts being equally authoritative.

For the Government
of Hong Kong:
[Illegible]

For the Government
of the Kingdom of Thailand:
[Illegible]

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:

Hong Kong—intermediate points—points in Thailand—points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Hong Kong may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in Thailand in any order and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.
3. Any traffic to be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Thailand or vice versa shall be subject to prior determination by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Kingdom of Thailand:

Points in Thailand—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of the Kingdom of Thailand may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Thailand in any order, intermediate points in any order and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Thailand.
3. Any traffic to be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa shall be subject to prior determination by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

[THAI TEXT — TEXTE THAÏ]

ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งฮ่องกงและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
เกี่ยวกับบริการเดินอากาศ

รัฐบาลแห่งฮ่องกงและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

ปรารถนาที่จะทำความตกลง เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะวางกรอบงานสำหรับบริการเดินอากาศ
ระหว่างฮ่องกงและไทย

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1

คำจำกัดความ

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะได้ให้ความหมายเป็นอย่างอื่น

(ก) คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีของฮ่องกง หมายถึงอธิบดีกรมการบินพลเรือน
และในกรณีของราชอาณาจักรไทย หมายถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม หรือในทั้งสอง
กรณีนั้นหมายถึงบุคคลหรือองค์คณะใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ซึ่งในเวลานี้
เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจดังกล่าวข้างต้นปฏิบัติอยู่หรือหน้าที่ที่คล้ายคลึงกัน

(ข) คำว่า "สายการบินที่กำหนด" หมายถึง สายการบินที่ได้รับการกำหนดและได้รับอนุมัติ ตาม
ข้อ 4 แห่งความตกลงฉบับนี้

(ค) คำว่า "อาณาบริเวณ" ในส่วนที่เกี่ยวกับฮ่องกงให้หมายรวมถึง เกาะฮ่องกง เกาะลูน และ
อาณาเขตใหม่ และในส่วนที่เกี่ยวกับไทยให้มีความหมายเช่นที่ให้ไว้แก่คำว่า "อาณาเขต" ใน
ข้อ 2 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งได้เปิดให้ลงนามที่ชิคาโก เมื่อวันที่ 7
ธันวาคม ค.ศ. 1944

(ง) คำว่า "บริการเดินอากาศ" "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" "สายการบิน" และ
"การแวะลงที่มิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า" ให้มีความหมายตามที่ได้ระบุไว้ตามลำดับ
ในข้อ 96 ของอนุสัญญาฯ ดังกล่าว

(จ) คำว่า “ ความตกลงฉบับนี้ ” ให้อรรถนัยถึงภาคผนวกท้ายนี้ และข้อแก้ไขใด ๆ ของภาคผนวก หรือของความตกลงฉบับนี้ด้วย

ข้อ 2

ข้อบทของอนุสัญญาวิศวะโกที่มีผลใช้บังคับกับบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะปฏิบัติตามข้อบทต่าง ๆ ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ ซึ่งได้เปิดให้ลงนามเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 รวมทั้งภาคผนวกต่าง ๆ และ ข้อแก้ไขใด ๆ ของอนุสัญญาหรือภาคผนวกนั้น ที่ใช้บังคับแก่ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสอง เท่าที่ ข้อบทเหล่านี้จะมีผลใช้บังคับกับบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ

ข้อ 3

การให้สิทธิ

(1) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ให้สิทธิเกี่ยวกับบริการเดินอากาศระหว่างประเทศของตน ดังต่อไปนี้ แก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง .

(ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาบริเวณของตนโดยไม่แวะลง;

(ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาบริเวณของตนดังกล่าวมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า

(2) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย ให้สิทธิซึ่งจะระบุต่อไปในความตกลงฉบับนี้ แก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตาม เส้นทางที่ระบุในภาคีที่เกี่ยวข้องของภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ การดำเนินบริการและ เส้นทางดังกล่าวต่อไปจะเรียกว่า “บริการที่ตกลง” และ “เส้นทางที่ระบุ” ตามลำดับ นอกจากนี้ สิทธิที่ระบุในวรรค (1) ของข้อนี้แล้ว ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุ ให้สายการบิน ที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย มีสิทธิในการแวะลงในอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ณ จุดต่าง ๆ ที่กำหนดในเส้นทางดังกล่าว ตามภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการรับขึ้นและลงลง ซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ และสินค้า รวมทั้ง ไปรษณีย์ภัณฑ์แยกต่างหากหากจากกัน หรือรวมกันก็ได้

(3) ไม่มีข้อความใดในวรรค (2) แห่งข้อนี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนด ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในที่รับขึ้น คนโดยสาร สัมภาระ และสินค้า รวมทั้ง

ไปรษณีย์ภัณฑ์เพื่อค่าเช่าหรือสินจ้าง ขึ้นจากจุดต่าง ๆ ในอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น

(4) ถ้ามีเหตุปะทะกันด้วยอาวุธ ความไม่สงบทางการเมืองหรือความไม่สงบเรียบร้อย หรือเกิดเหตุการณ์พิเศษและเหตุการณ์ไม่ปกติต่าง ๆ ทำให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่สามารถดำเนินการตามเส้นทางปกติของตนได้ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะให้ความพยายามอย่างดีที่สุดของตนที่จะอำนวยความสะดวกให้การบริการเช่นว่านั้นดำเนินต่อไป โดยการจัดเส้นทางใหม่เป็นการชั่วคราวตามความเหมาะสม

ข้อ 4

การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

- (1) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสาย เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินการที่ตกลง การกำหนดเช่นว่านั้นให้กระทำโดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย
- (2) เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบินเช่นว่านั้น ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องให้ใบอนุญาตดำเนินการที่เหมาะสมแก่สายการบินสายหนึ่งหรือหลายสาย ที่ได้รับการกำหนด โดยไม่ชักช้า ทั้งนี้ ภายใต้บทบัญญัติ แห่งวรรค (3) และ (4) ของข้อนี้
- (3) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย มีสิทธิปฏิเสธไม่ให้ใบอนุญาตดำเนินการตามที่อ้างถึงในวรรค (2) ของข้อนี้ หรือที่จะตั้งบังคับเงื่อนไขตามที่ตนเห็นว่าจำเป็นในการใช้สิทธิของสายการบินที่กำหนดตามที่ระบุไว้ในข้อ 3(2) แห่งความตกลงฉบับนี้ ในกรณีใด ๆ ที่ภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าวไม่มีหลักฐานเป็นที่พอใจว่า สายการบินนั้นจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทและมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่อยู่ในอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง
- (4) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง อาจเรียกให้สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง แสดงให้เห็นเป็นที่พอใจแก่ตน ว่าสายการบินนั้นมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไข ที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับ ซึ่งเจ้าหน้าที่นั้นใช้อยู่เป็นปกติแก่การดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของอนุสัญญา
- (5) เมื่อได้รับการกำหนดและได้รับการอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว สายการบินอาจเริ่มดำเนินการที่ตกลงได้ ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า สายการบินนั้นปฏิบัติตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องแห่งความ

ตกลงฉบับนี้ และพิภคสิทธิ์ค่าขนส่งที่ได้จัดทำตามบทบัญญัติแห่งข้อ 9 ของความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับ

ข้อ 5

การเพิกถอนหรือการหักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ

(1) ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะเพิกถอนหรือหักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ สำหรับการใชสิทธิที่ระบุในข้อ 3(2) แห่งความตกลงฉบับนี้ โดยสายการบินที่กำหนดโดยภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง หรือตั้งบังคับเงื่อนไขตามที่ตนเห็นว่าจำเป็นแก่การใชสิทธิเช่นว่านั้น

(ก) ในกรณีที่ไม่มืหลักฐานเป็นที่พอใจว่า สายการบินดังกล่าวได้จดทะเบียนจัดตั้งบริษัท และมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่อยู่ในอาณาบริเวณของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น: หรือ

(ข) ในกรณีที่สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินการให้ตลอดคล้องกับกฎหมายหรือข้อบังคับของภาคิผู้ทำความตกลงที่ใหสิทธิเหล่านั้น: หรือ

(ค) ถ้าสายการบินดังกล่าวในประการอื่นใดไม่ดำเนินการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับนี้

(2) สิทธิเช่นว่านั้น ให้ใช้ได้ต่อเมื่อภายหลังจากได้มีการปรึกษาหารือกับภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น นอกเสียจากว่าจะจำเป็นต้องเพิกถอน หรือหักการใช้ใบอนุญาตดำเนินการ หรือตั้งบังคับเงื่อนไขตามที่กล่าวมาในวรรค (1) ของข้อนี้ โดยพลัน เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับต่อไปอีก

ข้อ 6

การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

1 กฎหมายและข้อบังคับของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับกับการเข้ามาและการออกจากอาณาบริเวณตนของอากาศยานซึ่งใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ หรือเที่ยวบินของอากาศยานเช่นว่านั้นเหนืออาณาบริเวณนั้น จะใช้บังคับแก่สายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งด้วย

(2) กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งซึ่งใช้บังคับการเข้ามา การพักแรม และการออกจากอาณาบริเวณตน ของคนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ อาทิเช่น พิธีการต่าง ๆ เกี่ยวกับการเข้า การออก การอพยพออกจากประเทศ และการเข้ามาอยู่ ตลอดจนมาตรการศุลกากร และกักกันโรค/สุขาภิบาล จะใช้บังคับแก่คนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งรับขนโดยอากาศยานของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งขณะที่อยู่ภายในอาณาบริเวณดังกล่าว

(3) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย จะไม่ให้โอกาสแก่สายการบินหลายหนึ่งหรือหลายสายของตนในทางที่ดีกว่าที่ให้กับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสาย ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการใช้กฎหมายและข้อบังคับซึ่งกำหนดไว้ในข้อนี้

ข้อ 7

การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

ใบสำคัญลมควรดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาต ที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ ในระหว่างระยะเวลาที่มีผลใช้ได้ จะได้รับการยอมรับนับถือจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่ามีผลสมบูรณ์ ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้น จะต้องเท่าเทียม หรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา

ข้อ 8

หลักในการดำเนินการที่ตกลง

(1) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงจะมีโอกาสอย่างเป็นธรรม และเท่าเทียมกันในอันที่จะดำเนินการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุ

(2) ในการดำเนินการที่ตกลง สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนได้เสีย ของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อมิให้กระทบกระเทือนเกินควร ต่อบริการที่ฝ่ายหลังจัดไว้ ในเส้นทางเดียวกันนั้นทั้งหมดหรือแต่บางส่วน

(3) บริการที่ตกลง ซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงจัดขึ้นนั้น จะต้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความต้องการของประชาชนสำหรับการบินส่งในเส้นทางที่ระบุ และให้ถือว่าการจัด

ความจุในระดับที่มีอัตราร้อยละการบรรทุกที่สมเหตุผล และในปริมาณที่พอเพียงแก่การรองรับความต้องการในการขนส่งคนโดยสาร และสินค้า รวมทั้งไปรษณีย์ภัณฑ์ ในเวลานั้นและในอนาคตที่พอจะคาดการณ์ได้ล่วงหน้าตามควร ขึ้นหรือลงในอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลง ฝ่ายที่กำหนดสายการบิน เป็นวัตถุประสงค์ปฐมมูล การจัดบริการสำหรับการบินคนโดยสาร และสินค้า รวมทั้ง ไปรษณีย์ภัณฑ์ ทั้งที่รับขึ้นและขนส่ง ณ จุดต่าง ๆ ในเส้นทางที่ระบุ นอกเหนือจากจุดต่างๆ ในอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบิน ให้กระทำตามหลักการทั่วไปที่ว่าความจุจะต้องสัมพันธ์กับ

(ก) ความต้องการของการจราจรไปยังหรือมาจากอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบิน;

(ข) ความต้องการของการจราจร ในพื้นที่ที่บริการที่ตกลงผ่าน เมื่อได้คำนึงถึงบริการเดินอากาศอื่น ๆ ที่สายการบินของบรรดารัฐที่ตั้งอยู่ในพื้นที่นั้นจัดไว้แล้ว; และ

(ค) ความต้องการในการดำเนินบริการตลอดเส้นทาง

(4) ความจุซึ่งจะจัดขึ้นในเส้นทางที่ระบุ ให้เป็นไปตามที่จะตกลงร่วมกันเป็นครั้งคราวโดยภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสอง

ข้อ 9

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

(1) คำว่า "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" มีความหมายดังต่อไปนี้ ข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อก็ได้

(ก) อัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บโดยสายการบินสำหรับภาระขนส่งคนโดยสาร และสัมภาระของ คนโดยสารเหล่านั้น ในการให้บริการเดินอากาศแบบประจำมีกำหนด และค่าธรรมเนียมต่างๆ และเงื่อนไขอื่น ๆ ที่เรียกเก็บ สำหรับบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการให้บริการขนส่งนั้น

(ข) อัตราค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บโดยสายการบิน สำหรับภาระขนส่งสินค้า (แต่ไม่รวมถึงไปรษณีย์ ภัณฑ์) ในการให้บริการเดินอากาศแบบประจำมีกำหนด

(ค) เงื่อนไขต่างๆ ที่ประกอบเป็นเหตุให้นำอัตราค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมใด ๆ เหล่านั้นมาเรียกเก็บได้ หรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ทำให้อัตราค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมใด ๆ เหล่านั้น ยังคงมีผลใช้ได้ ทั้งนี้ รวมถึงสิทธิประโยชน์ใด ๆ ที่รวมอยู่กับอัตราค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมเหล่านั้น

(ง) อัตราค่าตอบแทน ซึ่งสายการบินจ่ายให้แก่ตัวแทน สำหรับบัตรโดยสารที่ตัวแทนขายได้หรือ สำหรับใบตราส่งที่ตัวแทนจัดแจ้งข้อความสมบูรณ์แล้ว ในการรับขนโดยบริการเดินอากาศแบบประจำมีกำหนด

(2) อัตราค่าขนส่ง ซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงเรียกเก็บสำหรับการรับขนระหว่างฮ่องกงและไทย จะต้องได้รับอนุมัติจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสอง และจะต้องกำหนดขึ้นในระดับที่สมเหตุสมผล โดยคำนึงตามควรถึงปัจจัยที่พึงพิงที่เกี่ยวข้องรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่ตกลง ผลประโยชน์ของผู้ให้บริการ กำไรอันสมควร และพิกัดอัตราค่าขนส่งของสายการบินอื่น ๆ ที่ดำเนินการในเส้นทางเดียวกันทั้งหมดหรือบางส่วน

(3) พิกัดอัตราค่าขนส่งที่อ้างถึงในวรรค (2) ของข้อนี้ จะตกลงกันโดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองที่ขออนุมัติใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งนั้นก็ได้ โดยอาจจะหารือกับสายการบินอื่น ๆ ที่ดำเนินการในเส้นทางเดียวกันทั้งหมดหรือบางส่วน ก่อนเสนอพิกัดอัตราค่าขนส่งเช่นว่านั้น อย่างไรก็ตามหากสายการบินที่กำหนดจะเสนอ หรือเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะอนุมัติอัตราค่าขนส่งใด ๆ ถ้าสายการบินนั้นไม่สามารถหาข้อยุติที่ตกลงกันได้จากสายการบินที่กำหนดอื่น ในพิกัดอัตราค่าขนส่ง หรือไม่มีสายการบินที่กำหนดอื่นใดดำเนินการในเส้นทางเดียวกัน ค่าอ้างในวรรคนี้และวรรคก่อนหน้านี้ ถึงคำว่า "เส้นทางเดียวกัน" ให้นิยามถึงเส้นทางที่ทำการบิน ไม่ใช่เส้นทางที่ระบุ

(4) พิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ที่เสนอ สำหรับการขนส่งระหว่างฮ่องกงและไทย จะต้องเสนอต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลง โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายที่ประสงค์จะขอรับบริการอนุมัติ ตามแบบที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศแต่ละฝ่ายจะกำหนดเพื่อแสดงองค์ประกอบตามที่กล่าวมาในวรรค (1) ของข้อนี้ การยื่นจะต้องยื่นไม่น้อยกว่า 60 วัน (หรือต่ำกว่านั้น ตามแต่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะตกลงกัน) ก่อนวันที่เสนอให้มีผลใช้บังคับ ให้อธิบายการยื่นพิกัดอัตราค่าขนส่งต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงมีผลตั้งแต่วันที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศนั้นได้รับ

(5) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลง จะอนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ที่เสนอเมื่อใดก็ได้ และถ้าการยื่นเป็นไปตามวรรค (4) ของข้อนี้ ให้อธิบายเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงนั้นอนุมัติ เว้นแต่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้ยื่นคำบอกกล่าวเป็นหนังสือไปยังเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของอีกฝ่ายหนึ่ง แจ้งว่าตนไม่เห็นรอบกับพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอ ภายใน 45 วัน (หรือภายในเวลาดังกล่าวนี้ ตามแต่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะตกลงกัน)

(6) ถ้ามีการยื่นคำขอกล่าวไม่เห็นชอบตามบทบัญญัติแห่งวรรค (5) ของข้อนี้ เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอาจร่วมกันกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่ง ในกรณี ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำขอกล่าวไม่เห็นชอบ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจขอให้มีการปรึกษาหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลง ขึ้นภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำขอดังกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร

(7) ถ้าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ไม่เห็นชอบด้วยกับพิกัดอัตราค่าขนส่ง ตามวรรค (5) ของข้อนี้ และถ้าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย ไม่อาจร่วมกันกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่ง ตามวรรค (6) ของข้อนี้ได้ ให้ระงับข้อพิพาทตามบทบัญญัติแห่งข้อ 15 ของความตกลงฉบับนี้

(8) เว้นแต่วรรค (9) ของข้อนี้จะระบุไว้เป็นประการอื่น ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดขึ้นตามบทบัญญัติแห่งข้อนี้ มีผลใช้ได้ จนกว่าจะมีการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งอื่นมาใช้แทน

(9) เว้นแต่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะตกลงกัน และทำช่วงเวลาเวลาที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศเหล่านั้นจะตกลง มิให้ขยายเวลาการใช้พิกัดอัตราค่าขนส่ง โดยอาศัยวรรค (8) ของข้อนี้

(ก) กรณีที่พิกัดอัตราค่าขนส่งมีกำหนดวันสิ้นสุดไว้ เกินกว่า 12 เดือน นับแต่พ้นวันกำหนดสิ้นสุดนั้น

(ข) กรณีที่พิกัดอัตราค่าขนส่งไม่มีกำหนดวันสิ้นสุด เกินกว่า 12 เดือน นับแต่วันที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ได้ยื่นพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอขอใช้แทนต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลง

(10) (ก) พิกัดอัตราค่าขนส่ง ที่สายการบินที่กำหนดของฮ่องกงจะเรียกเก็บ สำหรับการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศอื่น จะต้องได้รับอนุมัติจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของราชอาณาจักรไทย รวมทั้งจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของประเทศอื่นนั้นด้วย หากเป็นการสมควร พิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินที่กำหนดของไทยจะเรียกเก็บ สำหรับการขนส่งระหว่างฮ่องกงกับประเทศอื่นที่ไม่ใช่ไทย จะต้องได้รับอนุมัติจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของฮ่องกง รวมทั้ง จากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของประเทศอื่นนั้นด้วย หากเป็นการสมควร

(ข) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลง ที่ประสงค์จะขอรับการอนุมัติใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ที่เสนอสำหรับการขนส่งเช่นนั้น ต้องยื่นพิกัดอัตราค่าขนส่งนั้น ต่อเจ้าหน้าที่การ

เดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การยื่นจะต้องกระทำตามแบบที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศเหล่านั้นกำหนด เพื่อแสดงองค์ประกอบตามที่กล่าวมาในวรรค (1) ของข้อนี้ และจะต้องยื่นไม่น้อยกว่า 90 วัน ก่อนวันที่เสนอให้มีผลใช้บังคับ (หรือต่ำกว่านี้ตามที่เจ้าหน้าที่เหล่านั้นจะกำหนด) ให้ถือว่าการยื่นพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอ มีผลในวันที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศเหล่านั้นได้รับ

(ค) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่ได้รับคำขอ จะอนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าว ในเวลาใดก็ได้ และให้ถือว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งนั้นเป็นอันได้รับความเห็นชอบ เว้นแต่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศดังกล่าวจะได้แจ้งคำบอกกล่าวแก่สายการบินที่กำหนดผู้ยื่นคำขอ ภายใน 45 วันนับแต่วันที่ยื่นขอ ว่าตนไม่เห็นชอบในพิกัดอัตราค่าขนส่งนั้น

(ง) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลง อาจเพิกถอนการอนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศนั้นอนุมัติ หรือที่ถือว่าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศนั้นอนุมัติ โดยแจ้งคำบอกกล่าวล่วงหน้า 90 วัน ไปยังสายการบินที่กำหนดที่เรียกเก็บตามพิกัดอัตราค่าขนส่งดังกล่าว ให้สายการบินดังกล่าวหยุดเรียกเก็บตามพิกัดอัตราค่าขนส่งนั้นตั้งแต่วันที่ครบกำหนดนั้น

(11) ไม่ว่าบทบัญญัติของวรรค (5) และ (10) (ค) ของข้อนี้ จะกล่าวไว้อย่างไรก็ตาม มิให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแสดงความไม่เห็นชอบในพิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ที่เสนอ ที่สายการบินที่กำหนดยื่นต่อตน หากพิกัดอัตราค่าขนส่งนั้นสอดคล้องกับพิกัดอัตราค่าขนส่งที่สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงนั้นเรียกเก็บ เช่น ในแง่ของระดับราคา เงื่อนไข และวันที่สิ้นสุด แต่ไม่จำเป็นต้องเป็นในแง่ของเส้นทางที่จะใช้ทำการบิน ในบริการที่เปรียบเทียบกันได้ระหว่างจุดต่าง ๆ จุดเดียวกัน หรือ ที่มีเงื่อนไขจำกัดกว่า หรือมีราคาสูงกว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งเช่นว่านั้น

ข้อ 10

ภาคีคู่สัญญา

(1) อากาศยาน ที่ใช้ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตลอดจนเครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน เชื้อเพลิง น้ำมันสิ้นและสัมภาระทางเทคนิคซึ่งเป็นของใช้สิ้นเปลือง อะไหล่รวมทั้งเครื่องยนต์ และพัสดุอากาศยาน (ซึ่งหมายรวมถึง แต่ไม่จำกัดเพียง สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ คือ อาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ) ซึ่งอยู่บนอากาศยานนั้น จะได้รับการยกเว้นค่าภาษีอากรทั้งปวงจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง รวมทั้งค่าภาษีสรรพสามิต และค่าภาระและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่คล้ายคลึงกัน และที่ซึ่งไม่ได้

เรียกเก็บเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการให้บริการเมื่อเข้ามาถึง ทั้งนี้ บนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทนและโดยมีเงื่อนไขว่าเครื่องบริภัณฑ์ปกติและสิ่งของต่าง ๆ เหล่านี้ จะต้องอยู่แต่บนอากาศยาน

(2) ให้ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งยกเว้นคำภาษาอารักขาทั้งปวง รวมทั้งคำภาษีสรรพสามิตและค่าภาระและธรรมเนียมต่าง ๆ ที่คล้ายคลึงกัน และที่ซึ่งไม่ได้เรียกเก็บเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการให้บริการเมื่อเข้ามาถึง บนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทน ให้แก่เครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน เชื้อเพลิง น้ำมันสิ้น สัมภาระทางเทคนิคซึ่งเป็นของใช้สิ้นเปลือง อะไหล่รวมทั้งเครื่องยนต์ และพัสดุอากาศยาน (ซึ่งหมายรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ คือ อาหาร เครื่องดื่ม และยาสูบ) บัตรโดยสาร ใบตราส่ง เอกสารสิ่งพิมพ์ใด ๆ ที่มีชื่อของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง และสิ่งของที่ปกติสายการบินที่กำหนดดังกล่าวใช้แจกจ่ายให้เปล่าเพื่อการประชาสัมพันธ์ เมื่อนำเข้ามาในอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยสายการบินที่กำหนดนั้น หรือโดยตัวแทนของสายการบินที่กำหนดนั้น หรือนำขึ้นบนอากาศยานที่ดำเนินบริการโดยสายการบินที่กำหนดนั้น แม้เมื่อเครื่องบริภัณฑ์ปกติและสิ่งของต่าง ๆ เหล่านี้จะถูกใช้ไปในระหว่างการเดินทางบางส่วนเหนืออาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น

(3) เครื่องบริภัณฑ์ปกติและสิ่งของต่าง ๆ ที่กล่าวถึงในวรรค (1) และ (2) ของข้อนี้ อาจถูกกำหนดให้เก็บรักษาภายใต้การดูแล หรือการควบคุมของเจ้าหน้าที่ศุลกากรของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

(4) เครื่องบริภัณฑ์ปกติและสิ่งของต่าง ๆ ที่กล่าวถึงในวรรค (1) ของข้อนี้ อาจนำลงในอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ ก็ด้วยความเห็นชอบของเจ้าหน้าที่ศุลกากรของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในกรณีเช่นนี้ เครื่องบริภัณฑ์ปกติและสิ่งของต่าง ๆ เช่นว่านั้น จะได้รับการยกเว้นต่าง ๆ ที่กล่าวในวรรค (1) ของข้อนี้ บนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทน จนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือถูกจำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่ศุลกากรของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจกำหนดให้จัดเก็บเครื่องบริภัณฑ์ปกติและสิ่งของต่าง ๆ ดังกล่าว ภายใต้การดูแลของตนจนกว่าจะถึงเวลาเช่นว่านั้นได้

(5) ให้มีการยกเว้นภาษาอารักขาตามข้อนี้ได้ ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจัดทำข้อตกลงกับสายการบินอื่น สายการบินหนึ่งหรือหลายสายการบิน สำหรับการพิมพ์หรือการโอนเครื่องบริภัณฑ์ปกติและสิ่งของต่าง ๆ ที่กล่าวถึงในวรรค (1) และ (2) ของข้อนี้ในพื้นที่ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไขว่าสายการบินอื่น สายการบินหนึ่งหรือหลายสายการบินนั้นได้รับการยกเว้นภาษาอารักขาเช่นเดียวกันจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น

(6) สัมภาระ และสินค้า ซึ่งผ่านอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งโดยตรงจะได้รับการยกเว้น ยกเว้นค่าภาษีอากร ค่าภาษีสรรพสามิต และค่าภาระและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่คล้ายคลึงกัน และที่ซึ่งไม่ได้เรียกเก็บเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการให้บริการเมื่อเข้ามาถึง คนโดยสาร สัมภาระ และสินค้าที่ผ่านแดนโดยตรง และมีได้ออกไปจากพื้นที่ของสนามบินซึ่งได้จัดไว้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวนั้น โดยปกติจะได้รับการควบคุมที่ไม่ยุ่งยาก

ข้อ 11

ความปลอดภัยการบิน

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่าภาระหน้าที่ของตนต่อภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฉบับนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความมั่นคงและการกระทำอันบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียวเมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮกเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971

(2) เมื่อมีคำร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน เช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

(3) ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดเป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเปิดให้ลงนามที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 เท่าที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้นมีผลใช้ได้ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มิถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาบริเวณของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาบริเวณของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น

(4) ภาคิผู้ทำควมตลลงแต่ละฝ่ยตลลงคว ผู้ประกอบกรอวกศยณดงกล่วอจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบติตมข้อบทว้ดว้ยกรักษคควมปลอดภัยกรบินที่ระบุนอวระค (3) ของข้อนี้ ซึ่งภคิผู้ทำควมตลลงอื่ฝ่ยหนึ่งกำหนดให้ ส่วกรเข้ไปยง กรอจกกร หรือระหว่งอู่ในอณบบริเวณของภคิผู้ทำควมตลลงอื่ฝ่ยหนึ่งนั้น ภคิผู้ทำควมตลลงแต่ละฝ่ยจะให้ความม่นใจควได้มีกรใช้มตรกรที่พอเพียงอย่งมีประสิทธิภทภยในอณบบริเวณของตน ที่จะป้องกันอวกศยณ และที่จะตววจตร คณโดยสร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว ส้มภระ สิ้นค้ และพัศดูอวกศยณ ก่อนและระหว่งขึ้นเครืองหรือชนขึ้น ภคิผู้ทำควมตลลงแต่ละฝ่ยจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อค้ขอใด ๆ จกภคิผู้ทำควมตลลงอื่ฝ่ยหนึ่ง ส่วกรมตรกรกรกรรักษควมปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับกรคูกควมเฉพะรย

(5) เมื่อมีอุบัติเหตุ หรือกรคูกควมว้จจะมีอุบัติเหตุยัดอวกศยณพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหนยหรือกรกระทำอันมิชอบด้วยกฎหนยอื่นใดต่อควมปลอดภัยของอวกศยณเช่นว้จนั้น คณโดยสรและลูกเรือของอวกศยณนั้น ทำอวกศยณ หรือเครืองอ่นยควมสะดวกในการเดินอวกศเกิดขึ้น ภคิผู้ทำควมตลลงแต่ละฝ่ยจะช่วยเหลือภคิผู้ทำควมตลลงอื่ฝ่ยหนึ่ง โดยกรอ่นยควมสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมตรกรอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือกรคูกควมเช่นว้จนั้นโดยเร็ว และอย่งปลอดภัย

ข้อ 12

กรจัดหนยกรรกติ

เจ้หน้ที่กรเดินอวกศของภคิผู้ทำควมตลลงแต่ละฝ่ยจะจัดส่งรยกรสถิติรยคณหรือข้อมูลสถิติอื่นที่จกจ้เป็นตมควรเพื่อประโยชน์แก่กรทบทวนควมจ้จัดในบริกรที่ตลลงโดยสยกรบินที่กำหนดของภคิผู้ทำควมตลลงนั้น ให้นำเจ้หน้ที่กรเดินอวกศของภคิผู้ทำควมตลลงอื่ฝ่ยหนึ่ง เมื่อได้รับกรร้องขอ

ข้อ 13

กรแลกเปลี่ยนและกรโอนรยได้

(1) ให้สยกรบินที่กำหนดของฮ่องกงมีสิทธิที่จะแลกเปลี่ยน และโอนเงินรยได้ในท้องถิ่นที่เหลือจกค้ใช้จ้ยในท้องถิ่น จกรรชณอณจกรไทยได้เมื่อต้องการ ให้สยกรบินที่กำหนดของรชณอณจกรไทย มีสิทธิที่จะแลกเปลี่ยน และโอนเงินรยได้ในท้องถิ่นที่เหลือจกค้ใช้จ้ยในท้องถิ่น จกฮ่องกงได้เมื่อต้องการ

(2) การแลกเปลี่ยนและการโอนเงินรายได้เช่นว่านั้นจะได้รับอนุญาตให้กระทำโดยไม่มีข้อจำกัดตามอัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้อยู่กับสัญญาในขณะนั้น ซึ่งมีผลใช้บังคับในเวลาที่น่าเงินรายได้ดังกล่าวมาแลกเปลี่ยนและโอนและจะไม่มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใด ๆ เว้นแต่บรรดาที่ปกติธนาคารจะเรียกเก็บสำหรับการดำเนินการแลกเปลี่ยนและโอนเงินดังกล่าว

ข้อ 14

กิจกรรมในทางอวกาศ

(1) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธินำเข้ามาและคงไว้ในอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งบุคคลากรของตนในด้านการบริหาร การขาย เทคนิค ปฏิบัติการ และผู้ชำนาญพิเศษอื่น ซึ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับการเข้ามา การทำนักอาศัยและการว่าจ้าง

(2) สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะดำเนินการขายการขนส่งทางอากาศในอาณาบริเวณของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ไม่ว่าจะโดยตรง หรือโดยผ่านตัวแทนสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะขายและบุคคลใด ๆ มีเสรีภาพที่จะซื้อการขนส่งนั้นด้วยเงินสดหรือเงินที่ใช้อยู่ในอาณาเขตนั้น หรือในเงินสกุลอื่นที่อาจแลกเปลี่ยนได้โดยเสรี

(3) ภายใต้หลักการด้อยที่ด้อยปฏิบัติต่างตอบแทน เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อให้มีความมั่นใจว่าสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะไม่ถูกกีดกันจากการเข้าร่วมในกิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่นทั้งปวงที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขายการขนส่งทางอากาศ

ข้อ 15

คำภาวะ

(1) คำว่า "คำภาวะ" หมายถึง ค่าธรรมเนียมที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเรียกเก็บ หรืออนุญาตให้เรียกเก็บจากสายการบิน สำหรับการจัดให้มีเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยานหรือเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศรวมถึงบริการและอุปกรณ์เครื่องช่วยอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง แก่อากาศยาน คนโดยสารและสินค้าของอากาศยานนั้น

(2) ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะไม่เรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บค่าภาระจากสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในอัตราที่สูงกว่าค่าภาระต่าง ๆ ซึ่งตนเรียกเก็บจากสายการบินของตน ในการดำเนินบริการระหว่างประเทศที่คล้ายคลึงกัน

ข้อ 16

การปรึกษาหารือ

ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอเมื่อใดก็ได้ ให้มีการปรึกษาหารือในเรื่องการอนุวัติการให้เป็นไปตามความตกลง การตีความ การใช้ความตกลง การแก้ไขความตกลง หรือในเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวกับความตกลงฉบับนี้ การปรึกษาหารือเช่นว่านั้น ซึ่งอาจจัดขึ้นระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศยานของภาคิผู้ทำความตกลง ให้เริ่มต้นภายในระยะเวลา 60 วัน นับแต่วันที่ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษร เว้นแต่ภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะได้ตกลงเป็นอย่างอื่น

ข้อ 17

การระงับข้อพิพาท

ถ้ามีข้อพิพาทใด ๆ เกิดขึ้น ระหว่างภาคิผู้ทำความตกลงเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ ภาคิผู้ทำความตกลงจะพยายามระงับข้อพิพาทนั้นด้วยการปรึกษาหารือตามบทบัญญัติในข้อ 16

ข้อ 18

การแก้ไขความตกลง

การแก้ไขความตกลงฉบับนี้ ซึ่งตกลงกันระหว่างภาคิผู้ทำความตกลงแล้ว จะมีผลใช้บังคับเมื่อได้มีการยืนยันเป็นลายลักษณ์อักษรโดยภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

ข้อ 19

การเลิกความตกลง

ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร แก่ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเมื่อใดก็ได้ว่าตนได้ตัดสินใจที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้ ให้ความตกลงฉบับนี้เป็นอัน

ยกเลิก ณ ที่ยงค์ (เวลา ณ สถานที่ที่ได้รับคำบอกกล่าว) สุดท้าย ก่อนถึงวันครบรอบหนึ่งปีนับ
จากวันที่ ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำบอกกล่าวนั้น เว้นแต่จะได้มีการตกลงให้ถอน
คำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้นกำหนดเวลานั้น

ข้อ 20

การจดทะเบียนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ความตกลงฉบับนี้ และข้อแก้ไขใด ๆ จากนี้ จะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือน
ระหว่างประเทศ

ข้อ 21

การมีผลใช้บังคับ

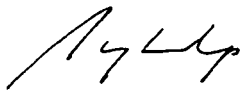
ความตกลงฉบับนี้ให้มีผลใช้บังคับในทันทีที่ภาคิผู้ทำความตกลงได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรแก่
กันและกันว่าได้ดำเนินการตามขั้นตอนอันจำเป็นใด ๆ เรียบร้อยแล้ว

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ได้รับมอบอำนาจโดยชอบจากรัฐบาลของตน ได้ลงนามความตกลง
ฉบับนี้

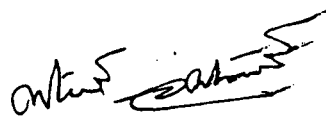
ทำเป็นคูฉบับ ที่เมืองฮ่องกง เมื่อวันที่ ยี่สิบสี่ มีนาคม พุทธศักราช สองพันห้าร้อยสี่สิบ เป็นภาษา
อังกฤษ และไทยทั้งสองฉบับต่างมีความถูกต้องแท้จริงเท่าเทียมกัน

แทนรัฐบาลฮ่องกง

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย



(นายสตีเฟน อีป)



(นายพิทักษ์ อินทวิทย์นันท์)

ภาคผนวก

ใบพัดัดเส้นทางบิน

ภาค 1

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนด สายการบินหนึ่งหรือหลายสายการบินของฮ่องกง จะใช้ดำเนินการให้บริการเดินอากาศ:

ฮ่องกง · จุดต่าง ๆ ระหว่างทาง · จุดต่าง ๆ ในไทย · จุดต่าง ๆ พ้นจากนั้นไป

หมายเหตุ

1. จุดต่าง ๆ ที่จะให้บริการในเส้นทางที่ระบุข้างต้น จะต้องตกลงร่วมกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลง
2. สายการบินที่กำหนด สายการบินหนึ่งหรือหลายสายการบินของฮ่องกง อาจเห็นไม่เหมาะสมจุดใด ๆ ในเส้นทางบินที่ระบุข้างต้น ในเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่งหรือทุกเที่ยวบินก็ได้ และอาจให้บริการไปยังจุดระหว่างทางในลำดับก่อนหลังกันอย่างใดก็ได้ ไปยังจุดในไทยในลำดับก่อนหลังกันอย่างใดก็ได้ และไปยังจุดพ้นในลำดับก่อนหลังกันอย่างใดก็ได้ ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลงในเส้นทางเหล่านี้จะต้องเริ่มต้นที่ฮ่องกง
3. การจราจรใด ๆ ที่จะชนขึ้นเครื่อง จากจุดระหว่างทาง หรือจุดพ้น และขนลง ณ จุดต่าง ๆ ในไทยหรือกลับกัน จะต้องให้ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายกำหนดตกลงกันก่อน
4. ไม่ให้ใช้จุดในจีนแผ่นดินใหญ่เป็นจุดระหว่างทางหรือจุดพ้น

ภาค 2

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนด สายการบินหนึ่งหรือหลายสายการบิน ของราชอาณาจักรไทย จะใช้ดำเนินการให้บริการเดินอากาศ:

จุดต่าง ๆ ในไทย · จุดต่าง ๆ ระหว่างทาง · ฮ่องกง · จุดต่าง ๆ พ้นจากนั้นไป

หมายเหตุ

1. จุดต่าง ๆ ที่จะให้บริการในเส้นทางที่ระบุข้างต้น จะต้องตกลงร่วมกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลง

2. สายการบินที่กำหนด สายการบินหนึ่งหรือหลายสายการบินของราชอาณาจักรไทย อาจเว้น
ไม่แวะลงจุดใด ๆ ในเส้นทางบินที่ระบุข้างต้น ในเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่งหรือทุกเที่ยวบินก็ได้ และ
อาจให้บริการ จากจุดในไทยในลำดับก่อนหลังอย่างไรก็ได้ ไปยังจุดระหว่างทางในลำดับก่อนหลัง
กันอย่างไรก็ได้ และไปยังจุดพันในลำดับก่อนหลังกันอย่างไรก็ได้ ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่าบริการที่ตกลง
ในเส้นทางเหล่านี้จะต้องเริ่มต้นที่จุดต่าง ๆ ในไทย
3. การจราจรใด ๆ ที่จะรชนขึ้นเครื่อง จากจุดระหว่างทาง หรือจุดพัน และชนลงที่ฮ่องกง หรือกลับ
กัน จะต้องให้ภาควิผู้ท่าความตกลงทั้งสองฝ่ายกำหนดตกลงกันก่อน
4. ไม่ให้ใช้จุดในจีนแผ่นดินใหญ่เป็นจุดระหว่างทางหรือจุดพัน

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE
GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAÏLANDE RELATIF
AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande;

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre Hong Kong et la Thaïlande;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas du Royaume de Thaïlande, le Ministre des Transports et Communications ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression « entreprise désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) Le terme « zone », en ce qui concerne Hong Kong, désigne l'Ile de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires, et, en ce qui concerne la Thaïlande, a le sens attribué au terme « territoire » par l'Article 2 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944² à Chicago;

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribue l'Article 96 de ladite Convention;

e) L'expression « le présent Accord » désigne également l'Annexe audit Accord, ainsi que tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

*Article 2*DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO APPLICABLES
AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Chaque Partie contractante se conforme aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944

¹ Entré en vigueur le 12 juin 1997 par notification, 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.

à Chicago, y compris à celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes et qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir;
- b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section correspondante de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après désignés comme « les services agréés » et « les routes indiquées » respectivement. Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés sur cette route, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point de ladite zone.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

Article 4

DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services agréés. Cette désignation est faite par notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignées les autorisations d'exploitation voulues.

3. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, si elle n'a pas la preuve que l'entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la zone de l'autre Partie contractante et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services agréés, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord et que les tarifs fixés conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord soient en vigueur.

Article 5

RÉVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou bien d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits : ou

a) Si elle n'a pas la preuve que la ligne aérienne est bien immatriculée dans la zone de l'autre Partie contractante et qu'elle y a son siège principal d'activités;

b) Si l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si l'entreprise de transport aérien manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de révoquer ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier

transportés à bord d'aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeport, de douanes et de quarantaine/contrôle sanitaire, sont applicables aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou courrier transportés à bord des aéronefs de la ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante pendant qu'ils se trouvent sur ledit territoire.

3. Aucune des deux Parties contractantes ne peut accorder un traitement préférentiel à ses propres entreprises de transport aérien en ce qui concerne l'entreprise ou les entreprises désignée(s) de l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'application des lois et règlements prévus dans le présent article.

Article 7

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET DES LICENCES

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes sont reconnus valables par l'autre Partie contractante pendant leur période de validité, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences, soient au moins égales aux normes minimales établies conformément à la Convention.

Article 8

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AGRÉÉS

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir comme but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande normalement prévisible de transport de passagers et de fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et du fret, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la zone de celle qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

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

b) Aux besoins du trafic de la zone desservie par les services agréés, compte tenu des autres services aériens assurés par des entreprises de transport aérien des Etats de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée de temps à autre conjointement par les Parties contractantes.

Article 9

TARIFS

1. Le terme « tarif » s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatives aux prestations accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent; et

d) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre Hong Kong et la Thaïlande sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris du coût de l'exploitation des services agréés, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs d'autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes qui sollicitent l'agrément du tarif, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise désignée de proposer, ni les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises désignées, ou parce qu'aucune entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à « la même route » visent la route exploitée et non la route indiquée.

4. Tout tarif proposé pour le transport entre Hong Kong et la Thaïlande doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent article. Il est déposé soixante jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

5. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, il est réputé approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que dans les 45 jours (ou au cours d'une période plus courte dont peuvent convenir les autorités aéronau-

tiques des deux Parties contractantes), qui suivent la date de dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante aient fait savoir par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désapprobation du tarif proposé.

6. Si une notification de désapprobation est adressée conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent déterminer le tarif d'un commun accord. A cette fin, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours qui suivent le dépôt de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, lesquelles seront organisées dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu cette demande écrite.

7. Si un tarif est rejeté par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, conformément au paragraphe 5 du présent article, et si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 6 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent article, un tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure valide jusqu'à l'établissement d'un tarif de remplacement.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent article :

a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand le tarif comporte une telle date;

b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes;

10. *a)* Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong pour le transport entre la Thaïlande et un autre Etat sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques du Royaume de Thaïlande et, le cas échéant, à celles des autorités aéronautiques de Hong Kong. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de Thaïlande pour le transport entre Hong Kong et un Etat autre que le Royaume de Thaïlande sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de Hong Kong et, le cas échéant, à l'approbation de celles de l'autre Etat.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités pour obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article et cela au moins 90 jours (ou un délai plus court si lesdites autorités aéronautiques y consentent), avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé être déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et il est réputé approuvé par ces autorités, à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé avoir été agréé par elles, moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

11. Nonobstant les dispositions des paragraphes 5 et 10, c du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement par l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploitation de services aériens comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article 10

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leur carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et leurs provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons, tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons, tabac), le stock de billets imprimés, les lettres de transport aérien et autres imprimés à l'en-tête de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes et la documentation publicitaire habituelle diffusée gratuitement par ladite entreprise de transport aérien désignée, introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de cette autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article, peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur

affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne font normalement l'objet que d'un contrôle très simplifié.

Article 11

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chacune des Parties contractantes agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971³.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chacune des Parties contractantes exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur leur propre registre, ou qui ont le lieu principal de leurs activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de se conformer aux dispositions sur la sécurité de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans sa zone, la sortie de la zone ou le séjour dans la zone de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 12

FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques.

Article 13

CONVERSION ET TRANSFERT DES RECETTES

1. Les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer hors du Royaume de Thaïlande, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises désignées du Royaume de Thaïlande ont le droit de convertir et de transférer hors de Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. Les opérations de conversion et de transfert de ces recettes sont autorisées sans restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant qui est en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappées d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 14

ACTIVITÉS COMMERCIALES

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer

dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, leurs agents techniques, leur personnel d'exploitation et autres spécialistes nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter ces prestations en monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

3. Sur la base de la réciprocité, les autorités compétentes de chaque Partie contractante n'épargnent aucun effort pour garantir que les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante ne rencontrent pas d'obstacle pour se livrer à toutes les autres activités commerciales associées avec la vente de prestations de transport aérien.

Article 15

REDEVANCES D'USAGE

1. L'expression « redevances d'usage » s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises, pour l'utilisation des terrains ou installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportées.

2. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

Article 16

CONSULTATIONS

Une Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord ou sur toute autre question liée au présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent de le régler par négociations, conformément aux dispositions de l'article 16.

Article 18

AMENDEMENTS

Tout amendement apporté au présent Accord, convenu par les Parties contractantes, entre en vigueur après confirmation écrite de la part des Parties contractantes.

Article 19

DÉNONCIATION

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ce dernier prend alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification), immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par ladite autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée avant l'expiration de ce délai.

*Article 20*ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION
DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le présent Accord et tout amendement s'y rapportant sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur dès que les Parties contractantes se sont notifiées par écrit qu'elles ont accompli toutes les formalités nécessaires à cet effet.

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

FAIT en double exemplaire à Hong Kong le 24 mai 1997 en langues anglaise et thai, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de Hong Kong :

[*Illisible*]

Pour le Gouvernement
du Royaume de Thaïlande :

[*Illisible*]

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong :

Hong Kong - points intermédiaires - points en Thaïlande - points au-delà.

Notes :

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points en Thaïlande, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient Hong Kong comme point d'origine.

3. Le trafic embarqué à partir d'un point intermédiaire ou d'un point au-delà et débarqué en Thaïlande, ou vice versa, est fixé périodiquement par décision conjointe des Parties contractantes.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Royaume de Thaïlande :

Points en Thaïlande - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

Notes :

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Royaume de Thaïlande peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points en Thaïlande, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes partent de points en Thaïlande.

3. Le trafic embarqué à partir d'un point intermédiaire ou d'un point au-delà et débarqué à Hong Kong, ou vice versa, est fixé périodiquement par décision conjointe des Parties contractantes.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

