ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DO REINO DA TAILÂNDIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo do Reino da Tailândia,
(doravante denominados "Partes Contratantes")

Considerando que a República Federativa do Brasil e o Reino da Tailândia são Partes da Convenção de Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, e

Desejando concluir um Acordo, suplementar à referida Convenção, com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre e além de seus respectivos territórios,

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1
Definições

1. Para os fins deste Acordo, a menos que o contexto exija de outra maneira:

a) "A Convenção" significa a Convenção de Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui qualquer Anexo adotado de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94 na medida em que esses Anexos e emendas sejam aplicáveis a ambas as Partes Contratantes;

b) "Autoridades Aeronáuticas" significa, no caso da República Federativa do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e, no caso do Reino da Tailândia, o Ministro do Transporte e Comunicações, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar as funções, no presente exercidas pelas referidas Autoridades;

c) "Empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que uma Parte Contratante tenha designado, conforme o Artigo 6 deste Acordo, para operar os serviços aéreos acordados;

d) "Tarifa" significa um ou mais dos seguintes:

I) a tarifa de passageiros cobrada por uma empresa aérea para o transporte de passageiros e sua bagagem nos serviços aéreos regulares e as taxas e condições aplicáveis aos serviços conexos a tal transporte;

II) o frete cobrado por uma empresa aérea para o transporte de carga (exceto mala postal) nos serviços aéreos regulares;

III) as condições regendo a disponibilidade ou a aplicabilidade de tal tarifa de passageiros ou frete, incluindo quaisquer vantagens vinculadas à tarifa de passageiros ou ao frete;

IV) o valor da comissão paga por uma empresa aérea a um agente, relativa aos bilhetes vendidos e aos conhecimentos aéreos preenchidos por aquele agente para transporte nos serviços aéreos regulares;

e) "Tarifa aeronáutica" significa o preço cobrado às empresas aéreas pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários de navegação aérea e de segurança de aviação;

f) "Serviços acordados" significa serviços aéreos regulares nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;

g) "Rota especificada" significa a rota especificada no Anexo a este Acordo;

h) "Acordo" significa este Acordo, o Anexo a este, e qualquer emenda ao Acordo ou ao Anexo;

i) "Território", "Serviço Aéreo", "Serviço Aéreo Internacional", "Empresa Aérea" e "Escala sem Fins Comerciais" têm os significados atribuídos a eles respectivamente nos Artigos 2 e 96 da Convenção.

ARTIGO 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos nas rotas especificadas nos quadros do Anexo. Tais serviços e rotas são aqui designados "serviços acordados" e "rotas especificadas" respectivamente.

2. Sujeito às provisões do presente Acordo, a empresa aérea designada por cada Parte Contratante gozará, quando operando serviços aéreos internacionais:

a) do direito de sobrevoar o território da outra Parte Contratante;

b) do direito de pousar no referido território sem fins comerciais;

c) do direito de embarcar e desembarcar no referido território, nos pontos especificados no Anexo ao presente Acordo, passageiros, bagagem, carga e mala postal destinados para ou originados em pontos no território da outra Parte Contratante;

d) do direito de embarcar e desembarcar no território de terceiros países, nos pontos especificados no Anexo ao presente Acordo, passageiros, bagagem, carga e mala postal destinados para ou originados em pontos no território de outra Parte Contratante, especificados no Anexo ao presente Acordo.

3. Nenhum dispositivo do parágrafo 2 deste Artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e mala postal, transportados mediante pagamento ou retribuição, e destinados a outro ponto no território daquela Parte Contratante.

4. Se em consequência de conflito armado, calamidades, distúrbios políticos ou manifestações de desordem, a empresa aérea designada de uma Parte Contratante não puder operar um serviço na sua rota normal, a outra Parte Contratante envidará os seus melhores esforços para facilitar a continuação das operações de tais serviços através de ajustes apropriados em tais rotas.

ARTIGO 3

Exercício de Direitos

1. A empresa aérea designada de cada Parte Contratante terá oportunidades justas e iguais para transportar, nos serviços acordados, tráfego embarcado no território de uma Parte Contratante e desembarcado no território da outra Parte Contratante, ou vice-versa, e considerará como sendo de caráter suplementar o tráfego embarcado ou desembarcado no território da outra Parte Contratante, para e de pontos na rota. A empresa aérea designada de cada Parte Contratante ao proporcionar a capacidade para o transporte de tráfego embarcado no território da outra Parte Contratante, e desembarcado em pontos nas rotas especificadas, ou vice-versa, levará em consideração o interesse primário da empresa aérea designada da outra Parte Contratante, por tal tráfego, de modo a não afetar indevidamente os interesses desta última empresa.

2. Os serviços acordados, proporcionados pela empresa aérea designada de cada Parte Contratante, serão intimamente relacionados à demanda do público pelo transporte nas rotas especificadas, e cada uma terá como seu objetivo primário o estabelecimento de capacidade adequada para atender à demanda do transporte de passageiros, carga e mala postal embarcados ou desembarcados no território da Parte Contratante que designou a empresa.

3. Provisão para o transporte de passageiros, carga e mala postal embarcados no território da outra Parte Contratante, desembarcados em pontos em terceiros países nas rotas especificadas, ou vice-versa, será estabelecida de acordo com o princípio geral de que a capacidade será relacionada com:

a) a demanda de tráfego embarcado ou desembarcado no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea;

b) a demanda de tráfego da área através da qual a empresa aérea passa, depois de levar em conta outros serviços aéreos estabelecidos pelas empresas dos Estados situados na área; e

c) as exigências de uma exploração econômica da empresa aérea.

4. A capacidade a ser estabelecida no começo será acordada entre ambas as Partes Contratantes, antes que os serviços acordados sejam iniciados. Daí em diante, a capacidade a ser estabelecida será discutida periodicamente entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes e qualquer modificação na capacidade acordada será confirmada através de uma Troca de Notas.

ARTIGO 4

Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à admissão ou saída de seu território de aeronaves engajadas na navegação aérea internacional, ou vôos de tais aeronaves sobre aquele território, serão aplicados às empresas aéreas da outra Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante, relativos à entrada, permanência e saída de seus territórios de passageiros, tripulações, bagagens, carga ou mala postal, tais como formalidades relativas à entrada, saída, emigração e imigração, como também a alfândega e medidas sanitárias serão aplicadas a passageiros, tripulações, bagagens, carga ou mala postal transportados pelas aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte Contratante, enquanto estiverem no referido território.

3. Nenhuma Parte Contratante poderá conceder qualquer preferência à sua própria empresa aérea, em relação à empresa aérea designada da outra Parte Contratante, na aplicação de leis ou regulamentos previstos neste Artigo.

ARTIGO 5

Segurança de Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua, de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita, constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão do Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária, para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e denominadas Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; exigirão que os operadores de aeronaves por elas matriculadas ou operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda em exigir que tais operadores de aeronaves observem as disposições sobre a segurança da aviação, mencionadas nos parágrafo 3 acima e exigidas pela outra Parte Contratante em relação a entrada, saída, ou permanência no território dessa Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e inspecionar os passageiros, as tripulações, as bagagens de mão, as bagagens, a carga e as provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada uma das Partes Contratantes examinará também de modo favorável toda solicitação da outra Parte Contratante, com vista a adotar razoáveis medidas especiais de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando da ocorrência de um incidente, ou de ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis ou outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a por termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

ARTIGO 6

Designação e Autorização de Operação

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma empresa aérea com o objetivo de operar os serviços acordados. Tal designação será feita em notificação por escrito entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, através dos canais diplomáticos.

2. As autoridades aeronáuticas, que tenham recebido a notificação de designação, deverão, sujeito ao previsto nos parágrafos 3 e 4 deste Artigo, conceder, sem demora, à empresa aérea designada pela outra Parte Contratante a necessária autorização de operação.

3. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir que a empresa aérea designada pela outra Parte Contratante prove que está qualificada para atender às condições previstas nas leis e regulamentos, normalmente aplicados por tais autoridades à operação de serviços aéreos internacionais, de acordo com as provisões da Convenção.

4. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar aceitar a designação de uma empresa aérea, e de recusar conceder a autorização de operação referida nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo, ou impor tais condições que sejam consideradas necessárias para o exercício dos direitos especificados no Artigo 2 do presente Acordo, na eventualidade de que tal Parte Contratante não tenha provas de que uma parte preponderante da propriedade e o controle efetivo daquela empresa aérea pertençam à Parte Contratante que designou a empresa aérea ou a seus nacionais.

5. Tendo recebido a autorização de operação, prevista no parágrafo 2 deste Artigo, a empresa aérea designada poderá, a qualquer momento, realizar os serviços acordados, desde que as tarifas estabelecidas de conformidade com as provisões do Artigo 14 do presente Acordo estejam em vigor.

ARTIGO 7

Revogação e Suspensão de Autorização de Operação

1. Cada Parte Contratante terá o direito de revogar uma autorização de operação, ou suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo 2 do presente Acordo por uma empresa aérea designada da outra Parte Contratante, ou impor condições, que sejam julgadas necessárias para o exercício de tais direitos, se:

a) a referida empresa aérea não puder provar que uma parte preponderante de sua propriedade e o controle efetivo pertencem à Parte Contratante que a designou ou a seus nacionais, ou

b) a referida empresa aérea deixar de cumprir ou infringir as leis e regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos, ou

c) a referida empresa aérea deixar de operar os serviços acordados segundo as condições previstas no presente Acordo.

2. Tal direito só será exercido após consulta com a outra Parte Contratante, exceto se a imediata revogação, suspensão ou a imposição das condições previstas no parágrafo 1 deste Artigo for essencial, para prevenir violações posteriores de leis e regulamentos.

ARTIGO 8
Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças emitidas ou convalidadas por uma das Partes Contratantes serão, durante o período de sua validade, reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante, desde que os requisitos sob os quais tais certificados ou licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou acima dos padrões mínimos, que possam ser estabelecidos de acordo com a Convenção.

2. Cada Parte Contratante se reserva o direito, todavia, de recusar reconhecer como válidos, para fins de sobrevôo de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas ou convalidadas para seus próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou qualquer outro Estado.

ARTIGO 9
Isenção de Direitos e Taxas

1. Cada Parte Contratante isentará, na base de reciprocidade, a empresa aérea designada da outra Parte Contratante na maior extensão possível, segundo sua legislação nacional, de restrições da importação, direitos alfandegários, impostos, taxas de inspeção e outros direitos nacionais e encargos sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos consumíveis, partes sobressalentes incluindo motores, equipamentos comuns de aeronaves, mantimentos para aeronaves (incluindo bebidas, fumo e outros produtos destinados à venda para passageiros, em quantidades limitadas, durante o vôo) e outros itens destinados ao uso ou usados apenas em conexão com a operação ou atendimento das aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte Contratante operando os serviços acordados, como também estoques de bilhetes impressos, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso que leve gravada a insígnia da empresa e material comum de publicidade distribuido sem cobrança pela empresa aérea designada.

2. As isenções concedidas segundo este Artigo serão aplicadas aos itens citados no parágrafo 1 deste Artigo:

a) introduzidos no território de uma Parte Contratante por ou em nome da empresa aérea designada da outra Parte Contratante;

b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte Contratante, desde a chegada até a saída do território da outra Parte Contratante;

c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante e destinados ao uso na operação dos serviços acordados;

sejam ou não tais itens usados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte Contratante que concedeu a isenção, desde que tais itens não sejam alienados e/ou vendidos no território da referida Parte Contratante.

3. O equipamento normal da aeronave, como também o material e suprimento normalmente mantido a bordo da aeronave da empresa aérea designada de qualquer Parte Contratante poderá ser desembarcado no território da outra Parte Contratante, apenas com a aprovação das autoridades alfandegárias daquele território. Em tal caso, poderão ser colocados sob supervisão das ditas autoridades, até que sejam re-exportados ou alienados de acordo com os regulamentos alfandegários.

ARTIGO 10
Trânsito Direto

Passageiros, bagagens e carga em trânsito direto através do território de uma Parte Contratante, e que não saiam da área do aeroporto reservada com tal propósito, serão no máximo submetidos a um controle simples. Bagagens e carga em trânsito direto serão isentas de direitos e taxas, incluindo direitos alfandegários.

ARTIGO 11
Encargos Aeroportuários e de Instalações

1. Os encargos cobrados no território de uma Parte Contratante às aeronaves da empresa aérea designada da outra Parte Contratante, pelo uso de aeroportos e outras instalações de aviação, não serão maiores que aqueles cobrados às aeronaves da empresa aérea nacional da primeira Parte Contratante, engajadas em serviços aéreos internacionais similares.

2. Cada Parte Contratante incentivará consultas entre as suas autoridades competentes e as empresas aéreas que usam os serviços e instalações e, quando praticável, através das organizações respresentativas das empresas aéreas.

3. Nenhuma das Partes Contratantes dará preferência à sua própria, ou qualquer outra empresa aérea, sobre uma empresa aérea da outra Parte Contratante engajada em serviços aéreos similares, na aplicação dos seus regulamentos alfandegários, de imigração, quarentena e similares ou no uso de aeroportos, rotas aéreas, serviços de tráfego aéreo e instalações associadas sob seu controle.

ARTIGO 12
Atividades Comerciais

1. A empresa aérea designada de uma Parte Contratante poderá, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante, relativos a entrada, residência e emprego, trazer e manter no território da outra Parte Contratante, pessoal executivo, de vendas, técnico, operacional e outros especialistas necessários à operação dos serviços acordados.

2. Para as atividades comerciais aplicar-se-á o princípio de reciprocidade. As autoridades competentes de cada Parte Contratante tomarão todas as medidas necessárias, para assegurar que as representações da empresa aérea designada da outra Parte Contratante possam exercer suas atividades de maneira ordenada.

3. Em particular, cada Parte Contratante concederá à empresa aérea designada da outra Parte Contratante o direito à comercialização do transporte aéreo no seu território diretamente e, a critério da empresa aérea, através dos seus agentes. Cada empresa aérea terá o direito de comercializar tal transporte, e qualquer pessoa estará livre para adquirí-lo, na moeda daquele território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países.

ARTIGO 13
Conversão e Transferência de Receitas

Cada Parte Contratante concederá à empresa aérea designada da outra Parte Contratante o direito de livre transferência do saldo da receita sobre a despesa, obtido por aquela empresa aérea no território da primeira Parte Contratante, referente ao transporte de passageiros, bagagens, mala postal e carga. Tal transferência será ao câmbio oficial, onde tal taxa existir ou, de outro modo, à taxa equivalente àquela em que as receitas foram ganhas. Se tais transferências forem reguladas por um acordo especial entre as Partes Contratantes, este acordo especial se aplicará.

ARTIGO 14

Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas para o transporte nos serviços acordados de e para o território da outra Parte Contratante serão estabelecidas em nível razoável, levando-se em consideração todos os fatores pertinentes, inclusive o interesse dos usuários, o custo de operação, lucro razoável, características do serviço e, quando adequado, as tarifas cobradas por outras empresas aéreas operando sobre toda ou parte da mesma rota.

2. As tarifas mencionadas no parágrafo 1 deste Artigo serão acordadas, se possível, pelas empresas aéreas designadas pelas Partes Contratantes; tal acordo será alcançado, quando possível, através do mecanismo internacional de coordenação tarifária da Associação Internacional de Transporte Aéreo. Salvo determinação em contrário na aplicação do parágrafo 4 deste Artigo, cada empresa aérea designada será responsável somente perante suas autoridades aeronáuticas, pela justificativa e pelo caráter razoável das tarifas como tal acordadas.

3. As tarifas assim acordadas serão submetidas, para aprovação, às autoridades aeronáuticas das Partes Contratante pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data proposta de sua introdução. Em casos especiais este prazo poderá ser reduzido, sujeito a acordo de ditas autoridades. Ao receberem a apresentação de tarifas, as autoridades aeronáuticas examinarão tais tarifas, sem atraso desnecessário, comunicando a decisão pelo menos 15 (quinze) dias antes de sua entrada em vigor. Nenhuma tarifa entrará em vigor se as autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante não estiverem de acordo com ela. As autoridades aeronáuticas poderão comunicar às outras autoridades aeronáuticas da prorrogação da data de introdução de uma tarifa proposta.

4. Se uma tarifa não puder ser fixada em conformidade com as disposições do parágrafo 2 deste Artigo, ou se, no período previsto no parágrafo 3 deste Artigo, um aviso de desacordo tenha sido dado, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes deverão esforçar-se para fixar a tarifa de comum acordo. Consultas entre as autoridades aeronáuticas serão realizadas, em conformidade com o Artigo 16 deste Acordo.

5. Se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a um acordo a respeito da tarifa que lhes tenha sido submetida, nos termos do parágrafo 3 deste Artigo, nem sobre a fixação de qualquer tarifa, nos termos do parágrafo 4 deste Artigo, a divergência deverá ser solucionada, em conformidade com as disposições do Artigo 17 deste Acordo.

6. a) Nenhuma tarifa vigorará se as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes não concordar com a mesma, salvo as disposições previstas no parágrafo 3 do Artigo 17 deste Acordo.

b) As tarifas fixadas conforme as disposições do presente Artigo permanecerão em vigor, até que novas tarifas sejam estabelecidas, nos termos das disposições deste Artigo, ou do Artigo 17 deste Acordo.

7. Se as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante não estiverem de acordo com uma tarifa fixada, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante serão notificadas e as empresas aéreas designadas se esforçarão, se necessário, para chegar a um entendimento. Se, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data do recebimento da notificação, uma nova tarifa não puder ser fixada em conformidade com as disposições previstas nos parágrafos 2 e 3 deste Artigo, os procedimentos indicados nos parágrafos 4 e 5 deste Artigo serão aplicados.

8. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes se esforçarão para assegurar que:

a) as tarifas cobradas e recebidas correspondam às tarifas acordadas por ambas as autoridades aeronáuticas;

b) nenhuma empresa aérea conceda abatimentos sobre tais tarifas.

ARTIGO 15
Provisão de Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes fornecerão mutuamente, quando solicitados, dados estatísticos periódicos e outras informações similares relacionadas ao tráfego transportado nos serviços acordados.

ARTIGO 16
Consultas

1. Num espírito de cooperação mútua íntima, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes farão consultas entre si, periodicamente, com o objetivo de assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das provisões deste Acordo e do seu Anexo, ou para discutir qualquer problema relacionado com eles.

2. Tais consultas começarão dentro de um período de 60 (sessenta) dias da data de recebimento de tal solicitação, exceto se acordado diferentemente pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 17

Solução de Divergência

1. Se surgir qualquer divergência entre as Partes Contratantes relativamente à interpretação ou à aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes envidarão, em primeiro lugar, esforços para solucioná-la mediante negociação.

2. Se as Partes Contratantes não obtiverem uma solução mediante negociação, elas poderão concordar em submeter a divergência à decisão de uma pessoa ou órgão, ou então, a pedido de qualquer Parte Contratante, a divergência poderá ser submetida à decisão de um tribunal de três árbitros, um a ser nomeado por cada Parte Contratante e o terceiro a ser indicado pelos dois árbitros nomeados. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data em que uma delas receba, da outra Parte Contratante, pela via diplomática, o pedido de arbitragem da divergência e o terceiro árbitro será indicado dentro do período posterior de 30 (trinta) dias. Se qualquer das Partes Contratantes não nomear o seu árbitro dentro do prazo especificado, ou se o terceiro árbitro não for indicado dentro do prazo especificado, o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, indicar um árbitro ou árbitros, segundo o caso. Quando o Presidente possuir a nacionalidade de uma das Partes Contratantes ou estiver impedido de desempenhar as funções, o seu substituto fará as nomeações necessárias. O terceiro árbitro será um nacional de um terceiro Estado, e atuará como Presidente do tribunal.

3. As Partes Contratantes comprometem-se a cumprir qualquer decisão dada nos termos do parágrafo 2 deste Artigo.

4. As despesas do tribunal serão repartidas, igualmente, entre as Partes Contratantes.

ARTIGO 18

Modificações

1. Se qualquer uma das Partes Contratantes considerar conveniente modificar qualquer dispositivo do presente Acordo, tal modificação, se acordada entre as Partes Contratantes, entrará em vigor quando confirmada por uma troca de notas diplomáticas.

2. Modificações ao Anexo do presente Acordo poderão ser acordadas diretamente entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes. Serão aplicadas provisoriamente a partir da data em que tenham sido acordadas e entrarão em vigor quando confirmadas por uma troca de notas diplomáticas.

ARTIGO 19

Convenção Multilateral

Se uma Convenção Geral Multilateral sobre Aviação entrar em vigor relacionada a ambas as Partes Contratantes, prevalecerão os dispositivos de tal Convenção. Consultas, conforme o Artigo 16 deste Acordo, serão mantidas com vistas a determinar o grau em que este Acordo é afetado pelos dispositivos da Convenção Multilateral.

ARTIGO 20

Denúncia

1. Cada Parte Contratante poderá a qualquer momento notificar, por escrito, pelos canais diplomáticos, a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Tal notificação será comunicada simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional.

2. O Acordo se encerrará ao fim de um período de doze meses após a data de recebimento da notificação, exceto se a notificação for retirada por acordo mútuo antes da expiração do período.

3. Na ausência de confirmação de recebimento pela outra Parte Contratante, a notificação será considerada como tendo sido recebida 14 (catorze) dias após a data na qual a Organização de Aviação Civil Internacional a tenha recebido.

ARTIGO 21

Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda a ele serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22

Entrada em Vigor

As autoridades competentes da República Federativa do Brasil e do Reino da Tailândia autorizarão operações conforme os termos do Acordo desde sua assinatura. O Acordo entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes Contratantes.

Em testemunho do que, os abaixos assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinam o presente Acordo.

Feito em Brasília, aos 21 dias do mês de março de 1991, em três idiomas português, tailandês e inglês, cada qual de igual autenticidade. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Francisco Rezek

PELO GOVERNO DO REINO DA TAILÂNDIA

Anurak Thananan

A N E X O

QUADRO DE ROTAS

Quadro de Rotas I

- Rotas nas quais os serviços aéreos poderão ser operados pela empresa aérea designada do Reino da Tailândia, em ambas direções:

  Pontos na Tailândia - três pontos intermediários - dois pontos no Brasil - três pontos além na América do Sul

Quadro de Rotas II

- Rotas nas quais os serviços aéreos poderão ser operados pela empresa aérea designada da República Federativa do Brasil, em ambas as direções:

  Pontos no Brasil - três pontos intermediários - dois pontos na Tailândia - três pontos além na Ásia.

N O T A S

1. Pontos em qualquer das rotas especificadas poderão, a critério das empresas aéreas designadas, ser omitidos em qualquer ou todos os vôos, desde que os serviços acordados nas rotas comecem em um ponto(s) no território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea.

2. A empresa aérea designada de cada Parte Contratante poderá selecionar os pontos intermediários, os pontos no território das Partes Contratantes e os pontos além acima nas suas rotas especificadas à sua própria escolha e mudar sua escolha no próximo período IATA.

3. Com a maior antecedência possível, porém não menos que 30 (trinta) dias antes da introdução de um serviço acordado ou qualquer modificação, ou dentro de 30 (trinta) dias após o recebimento de uma solicitação das autoridades aeronáuticas, a empresa aérea designada de uma Parte Contratante fornecerá às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante informações com respeito à natureza do serviço, horários, tipos de aeronaves, incluindo a capacidade oferecida em cada uma das rotas especificadas e qualquer informação posterior, como possa ser solicitada, para convencer as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante que os requisitos deste Acordo estão sendo devidamente observados.

ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

ระหว่าง

รัฐบาลแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล

และ

รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ
ระหว่างรัฐบาลสหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล
และรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

รัฐบาลแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐบราซิลและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

พิจารณาเห็นว่าสหพันธ์สาธารณรัฐบราซิลและราชอาณาจักรไทยเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่เจ็ด ธันวาคม ๑๙๔๔ และ

ปรารถนาที่จะทำความตกลงเพิ่มเติมจากอนุสัญญาดังกล่าวเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะสถาปนาบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่ายและพ้นจากนั้นไป

จึงได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ ๑
ค่าจำกัดความ

๑. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งความตกลงฉบับนี้ นอกจากบริบทจะได้ให้หมายเป็นอย่างอื่น :

ก) "อนุสัญญา" หมายถึงอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่เจ็ด ธันวาคม ๑๙๔๔ และรวมทั้งภาคผนวกใด ๆ ที่ได้ตกลงรับตามข้อ ๙๐ แห่งอนุสัญญานั้น และข้อแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกหรืออนุสัญญาตามข้อ ๙๐ และ ๙๔ นั้น ตราบเท่าที่ภาคผนวกและข้อแก้ไขต่าง ๆ มีผลบังคับใช้กับภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย

ข) "เจ้าหน้าที่การเดินอากาศ" ในกรณีราชอาณาจักรไทยหมายถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และในกรณีสหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล หมายถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการเดินอากาศหรือทั้งสองกรณี หมายถึงบุคคลหรือองค์คณะใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่ซึ่งในเวลานี้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจดังกล่าวได้รับมอบหมาย

ค) "สายการบินที่กำหนด" หมายถึง สายการบินซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งได้กำหนดตามข้อ ๖ แห่งความตกลงฉบับนี้ สำหรับการดำเนินบริการเดินอากาศที่ตกลง

ง) "พิกัดอัตราค่าขนส่ง" หมายถึง ข้อใดข้อหนึ่งหรือมากกว่า ดังต่อไปนี้ :

(ก) อัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บโดยสายการบินสำหรับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระของคนโดยสารนั้น ในการเดินอากาศแบบประจำ และค่าธรรมเนียมและเงื่อนไขต่าง ๆ สำหรับบริการต่าง ๆ ที่เนื่องอยู่กับการขนส่งเช่นว่านั้น ;

/(ข) อัตราค่าระวาง....

(ข) อัตราค่าระวางที่เรียกเก็บโดยสายการบินสำหรับการขนส่งสินค้า (ยกเว้นไปรษณีย์ภัณฑ์) ในการเดินอากาศแบบประจำ ;

(ค) เงื่อนไขต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการขายหรือการใช้อัตราค่าโดยสารหรือค่าระวางเช่นนั้น รวมทั้งผลประโยชน์ใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง ; และ

(ง) อัตราค่านายหน้าที่สายการบินจะต้องจ่ายให้แก่ตัวแทนในเรื่องของการขายบัตรโดยสาร หรือใบกำกับสินค้าที่ตัวแทนจะต้องจดแจ้งให้ครบถ้วนสมบูรณ์สำหรับการขนส่งในการเดินอากาศแบบประจำ

จ) "ค่าภาระ" หมายถึง ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากสายการบินต่าง ๆ สำหรับการใช้ท่าอากาศยาน เครื่องช่วยการเดินอากาศ และเครื่องอำนวยความสะดวกด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน และบริการต่าง ๆ ;

ฉ) "บริการที่ตกลง" หมายถึง บริการเดินอากาศแบบประจำตามเส้นทางที่ระบุในภาคผนวกแห่งความตกลงฉบับนี้ สำหรับการรับขนผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยแยกกันหรือรวมกัน ;

ช) "เส้นทางที่ระบุ" หมายถึง เส้นทางที่ระบุในภาคผนวกแห่งความตกลงฉบับนี้ ;

ซ) "ความตกลง" หมายถึง ความตกลงฉบับนี้ ภาคผนวกที่แนบ และการแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ของความตกลง หรือภาคผนวก ;

ฌ) "อาณาเขต" "บริการเดินอากาศ" "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" "สายการบิน" และ "การแวะลงมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า" มีความหมายตามที่กำหนดไว้ตามลำดับในข้อ ๒ และ ๙๖ ของอนุสัญญา

ข้อ ๒
การให้สิทธิ

๑. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิที่ระบุในความตกลงฉบับนี้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะดำเนินบริการเดินอากาศตามเส้นทางที่ระบุในใบพิกัดของภาคผนวกบริการ และเส้นทางบินเช่นว่านั้น ต่อไปนี้จะเรียกว่า "บริการที่ตกลง" และ "เส้นทางที่ระบุ" ตามลำดับ

๒. ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้ สายการบินที่ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายกำหนดจะได้รับสิทธิดังต่อไปนี้ ขณะดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ :

ก) สิทธิในการบินผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยไม่แวะลง

ข) สิทธิในการแวะลงในอาณาเขตดังกล่าวมิใช่เพื่อความมุ่งประสงค์ทางการค้า

ค) สิทธิในการรับขึ้นและขนลงในอาณาเขตดังกล่าว ณ จุดต่าง ๆ ที่ระบุในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ไปยังหรือมาจากจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

/ง) สิทธิในการรับขึ้น....

ง) สิทธิในการรับขึ้นและขนลงในอาณาเขตของประเทศที่สาม ณ จุดต่าง ๆ ที่ระบุในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ไปยังหรือมาจากจุดต่าง ๆ ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งตามที่ระบุในภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้

๓. ไม่มีข้อความใดในวรรค ๒ แห่งข้อนี้ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในอันที่จะรับคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์เพื่อสินจ้างหรือค่าเช่าในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

๔. ถ้าเหตุเนื่องมาจากการปะทะกันด้วยอาวุธ ภัยธรรมชาติอันใหญ่หลวง ความไม่สงบทางการเมือง หรือการบ่อนทำลายทำให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่สามารถดำเนินบริการตามเส้นทางปกติของตนได้ ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดที่จะเอื้ออำนวยความสะดวกให้มีการดำเนินบริการเช่นว่านั้นต่อไปโดยการจัดเส้นทางนั้นใหม่ตามความเหมาะสม

ข้อ ๓

การใช้สิทธิ

๑. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะมีโอกาสอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันในอันที่จะรับขนโดยบริการที่ตกลงซึ่งการจราจรที่รับขึ้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งและขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือกลับกัน และจะถือว่าการจราจรที่รับขึ้นหรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งไปยังหรือมาจากจุดต่าง ๆ ในเส้นทางมีลักษณะเป็นการจราจรเพิ่มเติม ในการจัดความจุเพื่อรับขนการจราจรที่รับขึ้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และขนลง ณ จุดต่าง ๆ ในเส้นทางที่ระบุหรือกลับกัน สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ปฐมมูลของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการจราจรเช่นนั้น เพื่อมิให้กระทบกระเทือนถึงผลประโยชน์นั้นของสายการบินฝ่ายหลังอย่างไม่สมควร

๒. บริการที่ตกลงซึ่งสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจัดขึ้นนั้นจะต้องสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความต้องการของประชาชนสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ระบุ และแต่ละบริการจะถือการจัดความจุที่พอเพียงเพื่อสนองความต้องการในการขนส่งคนโดยสาร สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ที่รับขึ้นหรือขนลงอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบินเป็นวัตถุประสงค์ปฐมมูล

๓. การจัดให้มีการรับขนคนโดยสาร สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่รับขึ้นในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและขนลง ณ จุดในประเทศที่สามตามเส้นทางที่ระบุหรือกลับกัน จะต้องกระทำตามหลักการทั่วไปที่ว่าความจุจะต้องสัมพันธ์กับ :

ก) ความต้องการของการจราจรที่รับขึ้นหรือขนลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบิน ;

/ข) ความต้องการ....

ข) ความต้องการของการจราจรของเขตที่สายการบินผ่านเมื่อได้คำนึงถึงบริการเดินอากาศอื่น ๆ ที่ได้จัดตั้งขึ้นโดยสายการบินของบรรดารัฐที่ตั้งอยู่ในเขตนั้น และ

ค) ความต้องการในการดำเนินบริการตลอดเส้นทางที่คุ้มทุน

๔. ความจุซึ่งจะจัดขึ้นในวาระเริ่มแรกจะต้องตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายก่อนที่จะเริ่มดำเนินบริการที่ตกลง จากนั้นเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงจะได้ปรึกษาหารือกันเป็นครั้งคราวเกี่ยวกับความจุที่จะจัดขึ้น และการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในความจุซึ่งเป็นที่ตกลงกันแล้วจะต้องได้รับการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยน

ข้อ ๔

การใช้กฎหมายและข้อบังคับ

๑. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับการเข้ามาและการออกจากอาณาเขตของตนของอากาศยานซึ่งใช้ในการเดินอากาศระหว่างประเทศ หรือเที่ยวบินของอากาศยานเช่นว่านั้นเหนืออาณาเขตนั้นจะใช้บังคับแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งด้วย

๒. กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งซึ่งใช้บังคับการเข้ามา การพักแรม และการออกจากอาณาเขตของตนของคนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้าหรือไปรษณีย์ภัณฑ์ อาทิเช่น พิธีการต่าง ๆ เกี่ยวกับการเข้า การออก การอพยพออกจากประเทศและการเข้ามาพำนักอยู่ตลอดจนมาตรการศุลกากรและสุขาภิบาลจะใช้บังคับแก่คนโดยสาร ลูกเรือ สัมภาระ สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งรับขนโดยอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งขณะที่อยู่ภายในอาณาเขตดังกล่าว

๓. มิให้ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดให้การปฏิบัติแก่สายการบินของตนในทางที่ดีกว่าที่ให้กับสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการใช้กฎหมายและข้อบังคับซึ่งกำหนดไว้ในข้อนี้

ข้อ ๕

การรักษาความปลอดภัยการบิน

๑. เพื่อให้สอดคล้องกับสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันในอันที่จะปกป้องรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เป็นส่วนหนึ่งของความตกลงฉบับนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่โตเกียว เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๑๙๖๓ อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๑๙๗๐

/และอนุสัญญา....

และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ฉบับที่ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๑๙๗๑

๒. เมื่อได้รับการร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือที่จำเป็นทั้งปวงแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่น ๆ ต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น ผู้โดยสาร และลูกเรือของอากาศยานนั้น ท่าอากาศยานและเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและการควบคุมอื่น ๆ ต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

๓. ในความสัมพันธ์ร่วมกัน ภาคีผู้ทำความตกลงจะกระทำตามข้อบัญญัติการรักษาความปลอดภัยการบินที่จัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดเป็นภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศเท่าส่วนที่ข้อบัญญัติการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้นใช้บังคับแก่ภาคีผู้ทำความตกลง ภาคีผู้ทำความตกลงอาจกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานที่มีสัญชาติทะเบียนของตนหรือผู้ประกอบการอากาศยานซึ่งมีที่ทำการแห่งใหญ่หรือมีภูมิลำเนาในอาณาเขตของตนและผู้ประกอบการท่าอากาศยานในอาณาเขตของตน กระทำให้สอดคล้องกับข้อบัญญัติการรักษาความปลอดภัยการบินเช่นว่านั้น

๔. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงกันว่าผู้ประกอบการอากาศยานเช่นว่านั้นอาจถูกกำหนดให้ปฏิบัติตามข้อบัญญัติการรักษาความปลอดภัยการบิน ตามที่อ้างถึงในวรรค ๓ ข้างต้น ที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง สำหรับการเข้ามา การออกไปจาก หรือขณะอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องทำให้แน่ใจว่ามีมาตรการที่พอเพียงใช้บังคับอยู่อย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตน เพื่อป้องกันอากาศยานและเพื่อตรวจค้นคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของที่ถือติดตัว สัมภาระ สินค้าและพัสดุอากาศยานก่อนและระหว่างการขึ้นเครื่องหรือการล่าเลียงขึ้นบนอากาศยาน ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะพิจารณาคำร้องขอใด ๆ จากภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งด้วยความเห็นใจ สำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษอย่างสมเหตุผลต่อการคุกคามเป็นการเฉพาะราย

๕. เมื่อมีเหตุการณ์หรือมีการคุกคามว่าจะเกิดเหตุการณ์การยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ท่าอากาศยานหรือเครื่องช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกันในการอำนวยความสะดวกการสื่อสารและมาตรการอื่น ๆ ที่เหมาะสม เพื่อที่จะระงับเหตุการณ์หรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและปลอดภัย

ข้อ ๖

การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ

๑. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินสายหนึ่งเพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลง การกำหนดเช่นว่านั้นให้บังเกิดผลโดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองโดยผ่านทางการทูต

/๒. เจ้าหน้าที่....

๒. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศซึ่งได้รับการแจ้งกำหนดสายการบินจะต้องให้อนุญาตที่จำเป็นเพื่อการดำเนินการแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งโดยมิชักช้า ทั้งนี้อยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งวรรค ๓ และ ๔ ของข้อนี้

๓. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอาจกำหนดให้สายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแสดงให้เป็นที่พอใจแห่งตนว่าสายการบินนั้นมีคุณสมบัติเต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ในกฎหมายและข้อบังคับ ซึ่งเจ้าหน้าที่นั้นใช้อยู่เป็นปกติในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศตามบทบัญญัติของอนุสัญญา

๔. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ยอมรับการกำหนดซึ่งสายการบินและที่จะปฏิเสธไม่อนุญาตให้ดำเนินการดังที่ระบุไว้ในวรรค ๑ และ ๒ ของข้อนี้ หรือที่จะตั้งบังคับเงื่อนไขตามที่ตนเห็นว่า จำเป็นในการใช้สิทธิที่ระบุในข้อ ๒ แห่งความตกลงฉบับนี้ เมื่อภาคีผู้ทำความตกลงดังกล่าวไม่มีข้อพิสูจน์ว่ากรรมสิทธิ์ส่วนใหญ่และการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่แก่ภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติตน

๕. เมื่อได้รับการอนุญาตดำเนินการตามวรรค ๒ ของข้อนี้แล้ว สายการบินที่กำหนดอาจดำเนินบริการที่ตกลงเมื่อใดก็ได้โดยมีเงื่อนไขว่าพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งได้กำหนดตามบทบัญญัติของข้อ ๑๔ แห่งความตกลงฉบับนี้มีผลบังคับ

ข้อ ๗
การเพิกถอนและการพักใช้ใบอนุญาตดำเนินการ

๑. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะเพิกถอนใบอนุญาตดำเนินการ หรือพักการใช้สิทธิที่ระบุในข้อ ๒ แห่งความตกลงฉบับนี้โดยสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือตั้งบังคับเงื่อนไขตามที่ตนเห็นจำเป็นแก่การใช้สิทธิเช่นว่านั้น ถ้า

ก) สายการบินดังกล่าวไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ากรรมสิทธิ์ส่วนใหญ่และการควบคุมอันแท้จริงของตนตกอยู่แก่ภาคีผู้ทำความตกลงที่กำหนดสายการบินหรือแก่คนชาติตน หรือ

ข) สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินการสอดคล้องกับหรือได้ละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงที่ให้สิทธิเหล่านั้น หรือ

ค) สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับนี้

๒. สิทธิเช่นว่านั้นจะใช้ได้ก็ต่อเมื่อได้มีการปรึกษาหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น นอกจากจะจำเป็นต้องเพิกถอน พักการใช้สิทธิ หรือตั้งบังคับเงื่อนไขภายใต้วรรค ๑ ของข้อนี้โดยพลัน เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับต่อไปอีก

/ข้อ ๘....

ข้อ ๘

การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต

๑. ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์นั้น ในระหว่างระยะเวลาที่มีผลใช้ได้ จะได้รับการยอมรับนับถือจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดในการออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ซึ่งใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้นจะต้องเท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งอาจกำหนดขึ้นตามอนุสัญญา

๒. อย่างไรก็ดี ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิ์ที่จะปฏิเสธที่จะยอมรับว่าใช้ได้ซึ่งใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตที่ออกให้กับหรือกระทำให้สมบูรณ์แก่คนชาติของตนโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งหรือรัฐอื่นใดเพื่อวัตถุประสงค์ในการทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

ข้อ ๙

การยกเว้นค่าอากรและภาษี

๑. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะยกเว้นแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งอย่างมากที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ภายใต้กฎหมายแห่งชาติของตน และบนพื้นฐานของหลักการถ้อยทีถ้อยปฏิบัติ ซึ่งภาษีศุลกากร ภาษีอากร ค่าธรรมเนียมการตรวจ และอากรแห่งชาติอื่น ๆ และค่าภาระสำหรับอากาศยาน เชื้อเพลิง น้ำมันลื่น เครื่องใช้สอยสิ้นเปลืองทางเทคนิค อาหาร รวมทั้งเครื่องยนต์ เครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน พัสดุอากาศยาน (รวมถึงสุรา ยาสูบ และวัสดุอื่น ๆ ที่นำมาเพื่อขายแก่คนโดยสารในปริมาณจำกัดระหว่างการบิน) และรายการอื่น ๆ ที่ใช้เฉพาะเกี่ยวกับการดำเนินการหรือให้บริการของอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นในการดำเนินบริการที่ตกลงเช่นเดียวกับบัตรโดยสารที่พิมพ์แล้ว ใบกำกับสินค้า สิ่งตีพิมพ์ใด ๆ ซึ่งมีเครื่องหมายของบริษัทกำกับอยู่ และวัสดุที่เผยแพร่ทั่วไปปกติซึ่งสายการบินที่กำหนดแจกจ่ายโดยไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมใด ๆ

๒. การยกเว้นที่ให้ตามข้อนี้ให้ใช้สำหรับรายการต่าง ๆ ที่อ้างถึงในวรรค ๑ แห่งข้อนี้ซึ่ง

(ก) นำเข้ามาในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งโดยหรือในนามของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

(ข) คงอยู่ในอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งเมื่อเข้ามาในหรือออกจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง

(ค) นำขึ้นบนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งและประสงค์เพื่อใช้ในการดำเนินบริการที่ตกลง

ไม่ว่ารายการเช่นว่านั้นจะใช้หรือบริโภคทั้งหมดภายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่ให้การ

/ยกเว้น....

ยกเว้นหรือไม่ก็ตาม โดยมีเงื่อนไขว่ารายการเช่นว่านั้นจะไม่ถูกลักลอบนำเข้าไปในหรือขายในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น

๓. เครื่องบริภัณฑ์ปกติของอากาศยาน ตลอดจนวัสดุและเครื่องใช้สอยซึ่งปกติคงอยู่บนอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด อาจนำลงในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรแห่งอาณาเขตนั้นเท่านั้น ในกรณีเช่นว่านี้ สิ่งต่าง ๆ ที่นำลงอาจถูกจัดเก็บภายใต้การดูแลของเจ้าหน้าที่ดังกล่าวจนกระทั่งถูกนำกลับออกไปหรือมิฉะนั้นก็จำหน่ายไปตามข้อบังคับของศุลกากร

ข้อ ๑๐

การผ่านแดนโดยตรง

คนโดยสาร สัมภาระ และสินค้า ซึ่งผ่านอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งโดยตรงและมิได้นำออกไปจากพื้นที่ภายในสนามบินซึ่งได้จัดไว้เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวนั้น จะได้รับการควบคุมที่ไม่ยุ่งยาก สัมภาระและสินค้าผ่านโดยตรงจะได้รับการยกเว้นค่าอากรและภาษี รวมทั้งภาษีศุลกากร

ข้อ ๑๑

ค่าภาระการใช้ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวก

๑. ค่าภาระที่เรียกเก็บในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจากอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับการใช้ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกทางอากาศอื่น จะต้องไม่สูงกว่าค่าภาระที่เรียกเก็บจากอากาศยานของสายการบินแห่งชาติของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกที่ให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศในลักษณะคล้ายคลึงกัน

๒. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจักสนับสนุนการปรึกษาหารือระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจด้านค่าธรรมเนียมของตนกับสายการบินที่กำหนดที่ใช้บริการและเครื่องอำนวยความสะดวกและในกรณีที่กระทำได้ให้ผ่านทางองค์การตัวแทนสายการบิน

๓. มิให้ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งให้ประโยชน์แก่สายการบินของตนหรือสายการบินอื่นใดดีกว่าที่ให้สายการบินของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่ร่วมในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศที่คล้ายคลึงกันในการใช้ระเบียบของตนเกี่ยวกับศุลกากร การเข้าเมือง การกักกันโรค และระเบียบที่คล้ายคลึงกัน หรือในการใช้ท่าอากาศยาน เส้นทางบิน บริการควบคุมจราจรทางอากาศ และเครื่องอำนวยความสะดวกการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องภายใต้ความควบคุมของตน

/ข้อ ๑๒....

ข้อ ๑๒

กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์

๑. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งสามารถนำเข้ามาหรือคงไว้ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งบุคลากรในด้านการบริหาร การขาย เทคนิค ปฏิบัติการและผู้ชำนาญพิเศษซึ่งจำเป็นสำหรับการดำเนินบริการที่ตกลง ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับการเข้ามา การพำนักอาศัยและการว่าจ้าง

๒. สำหรับกิจกรรมในทางการค้าให้ใช้หลักถ้อยทีถ้อยปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะดำเนินการที่จำเป็นเพื่อให้มีความแน่ใจว่า ตัวแทนของสายการบินที่กำหนดโดยภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสามารถดำเนินกิจกรรมของตนด้วยความเป็นระเบียบเรียบร้อย

๓. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในการดำเนินการขายการขนส่งทางอากาศในอาณาเขตของตนโดยตรงและตามดุลยพินิจของสายการบินโดยผ่านตัวแทน สายการบินแต่ละสายจะได้รับสิทธิในการขายการขนส่งเช่นว่านั้น และบุคคลใด ๆ มีเสรีภาพในการที่จะซื้อการขนส่งนั้นด้วยเงินสกุลที่ใช้อยู่ในอาณาเขตนั้นหรือเงินสกุลอื่น ซึ่งสามารถที่จะแลกเปลี่ยนได้เสรีทั้งนี้ภายใต้บังคับของกฎหมายและข้อบังคับแห่งชาติ

ข้อ ๑๓

การแลกเปลี่ยนและการโอนรายได้

ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้สิทธิแก่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งที่จะโอนโดยเสรี ซึ่งเงินเหลือจ่ายจากรายได้ซึ่งสายการบินนั้นได้รับในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกเกี่ยวกับการรับคนโดยสาร สัมภาระ ไปรษณีย์ภัณฑ์และสินค้า การโอนเช่นว่านั้นจะต้องเป็นไปตามอัตราแลกเปลี่ยนของทางราชการหากมีอัตราเช่นนั้นอยู่ หรือมิฉะนั้นก็ตาม อัตราที่ใช้รายได้นั้นมา ถ้าการโอนเช่นว่านั้นได้รับการกำหนดโดยความตกลงพิเศษระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงแล้ว ให้ใช้ความตกลงพิเศษนี้

ข้อ ๑๔

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

๑. พิกัดอัตราค่าขนส่งสำหรับการขนส่งในบริการที่ตกลงไปยังและจากอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องกำหนดในระดับที่สมควร โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งปวงที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผลประโยชน์ของผู้ใช้บริการ ต้นทุนของการดำเนินบริการ กำไรอันสมควร ลักษณะของบริการและบรรดาพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บโดยสายการบินอื่น ๆ ที่ดำเนินบริการในเส้นทางเดียวกันทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยหากพิจารณาเห็นสมควร

๒. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่อ้างถึงในวรรค ๑ ของข้อนี้ถ้าเป็นไปได้ให้ตกลงกันระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลง ถ้าเป็นไปได้ให้ข้อตกลงเช่นว่านั้นกระทำโดยผ่านกลไก

/ความร่วมมือ....

ความร่วมมือทางพิกัดอัตราค่าขนส่งระหว่างประเทศของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เว้นแต่จะได้กำหนดเป็นอย่างอื่นตามวรรค ๔ ของข้อนี้ สายการบินที่กำหนดแต่ละสายจักรับผิดชอบเฉพาะต่อเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของตนในเหตุผลความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ตกลงกันนั้น

๓. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่ตกลงกันนั้นจะต้องยื่นเสนอเพื่อขอความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงล่วงหน้าอย่างน้อยหกสิบ (๖๐) วันก่อนกำหนดวันเสนอขอเริ่มใช้อัตราดังกล่าว สำหรับในกรณีพิเศษช่วงกำหนดเวลานี้อาจลดทอนลงได้ ทั้งนี้ด้วยความเห็นพ้องของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจดังกล่าวเมื่อได้รับการยื่นเสนอขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่ง เจ้าหน้าที่การเดินอากาศจะต้องพิจารณาพิกัดอัตราค่าขนส่งนั้นโดยมิชักช้า โดยแจ้งผลการวินิจฉัยล่วงหน้าอย่างน้อย ๑๔ วันก่อนวันที่พิกัดอัตรานั้นจะมีผลบังคับใช้ พิกัดอัตราค่าขนส่งจะไม่มีผลบังคับถ้าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดยังไม่พอใจในพิกัดอัตรานั้น เจ้าหน้าที่การเดินอากาศอาจจะแจ้งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของอีกฝ่ายหนึ่งถึงการขยายระยะเวลาวันกำหนดเริ่มใช้พิกัดอัตราค่าขนส่ง

๔. ถ้าพิกัดอัตราค่าขนส่งไม่สามารถกำหนดได้ตามบทบัญญัติของวรรค ๒ ของข้อนี้ หรือถ้าในระหว่างระยะเวลาตามวรรค ๓ ของข้อนี้ได้มีการส่งคำบอกกล่าวไม่เห็นชอบแล้ว ให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายพยายามกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งด้วยการตกลงร่วมกัน การปรึกษาหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศจะจัดขึ้นตามข้อ ๑๖ ของความตกลงฉบับนี้

๕. ถ้าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศไม่สามารถตกลงกันได้ในพิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ที่ยื่นเสนอขอใช้มาตามวรรค ๓ ของข้อนี้ หรือในการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งใด ๆ ตามวรรค ๔ ของข้อนี้ ให้ระงับข้อพิพาทตามบทบัญญัติแห่งข้อ ๑๗ ของความตกลงฉบับนี้

๖. (ก) พิกัดอัตราค่าขนส่งจะไม่มีผลบังคับใช้ถ้าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่พอใจพิกัดอัตรานั้น ยกเว้นภายใต้บทบัญญัติของวรรค ๓ ของข้อ ๑๗ ของความตกลงฉบับนี้

(ข) เมื่อได้กำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งขึ้นตามบทบัญญัติแห่งข้อนี้แล้ว ให้พิกัดอัตราค่าขนส่งนั้นมีผลบังคับอยู่จนกว่าจะได้มีการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งใหม่ ตามบทบัญญัติแห่งข้อนี้ หรือแห่งข้อ ๑๗ ของความตกลงฉบับนี้

๗. ถ้าเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่พอใจพิกัดอัตราค่าขนส่งที่กำหนดขึ้นแล้ว เจ้าหน้าที่การเดินอากาศนั้นจะต้องแจ้งข้อไม่พอใจนั้นไปยังเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง และเมื่อได้รับการร้องขอ สายการบินที่กำหนดจะต้องพยายามบรรลุถึงซึ่งข้อตกลงระหว่างกัน ถ้าภายในระยะเวลาเก้าสิบ (๙๐) วัน นับจากวันที่ได้รับการแจ้งเช่นว่านั้น ยังไม่อาจกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งใหม่ตามบทบัญญัติของวรรค ๒ และ ๓ แห่งข้อนี้ ให้ใช้วิธีการตามที่ได้กำหนดขึ้นในวรรค ๔ และ ๕ ของข้อนี้

๘. เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะพยายามทำให้แน่ใจว่า

(ก) พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บและรวบรวมเป็นไปตามพิกัดอัตราที่ยอมรับโดยเจ้าหน้าที่การเดินอากาศทั้งสองฝ่าย และ

(ข) ไม่มีสายการบินใดให้ส่วนลดในพิกัดอัตราค่าขนส่งเช่นนั้นไม่ว่าโดยวิธีใด

/ข้อ ๑๔....

ข้อ ๑๕

การจัดหารายการสถิติ

เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจะจัดส่งรายการสถิติรายคาบหรือข้อสนเทศที่คล้ายคลึงกันซึ่งเกี่ยวกับการรับขนการจราจรบนบริการที่ตกลงให้แก่กันเมื่อได้รับการร้องขอ

ข้อ ๑๖

การปรึกษาหารือกัน

๑. โดยเจตนารมณ์ความร่วมมืออย่างใกล้ชิด เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะปรึกษาหารือกันเป็นครั้งคราวเพื่อให้แน่ใจว่าได้มีการอนุวัติการและการปฏิบัติสอดคล้องด้วยดีตามบทบัญญัติของความตกลงฉบับนี้และของภาคผนวกของความตกลงฉบับนี้ หรือเพื่อหารือกันในปัญหาใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒. การปรึกษาหารือเช่นว่านั้น จะเริ่มภายในระยะเวลาหกสิบ (๖๐) วันนับจากวันที่ได้รับคำขอเช่นว่านั้น เว้นแต่ได้ตกลงกันโดยภาคีผู้ทำความตกลงเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๑๗

การระงับข้อพิพาท

๑. ถ้ามีข้อพิพาทใด ๆ เกิดขึ้นระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ ในขั้นต้นให้ภาคีผู้ทำความตกลงพยายามตกลงกันโดยการเจรจาระหว่างกัน

๒. ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงไม่อาจตกลงกันได้โดยการเจรจา ก็อาจตกลงเสนอข้อพิพาทไปยังบุคคลหรือองค์คณะใด ๆ เพื่อวินิจฉัย หรือภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจเสนอข้อพิพาทนั้นไปขอคำวินิจฉัยจากคณะอนุญาโตตุลาการสามคนโดยภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเป็นผู้เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการฝ่ายละคน และอนุญาโตตุลาการที่ระบุชื่อสองคนนั้น เป็นผู้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สาม ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องเสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาหกสิบ (๖๐) วัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้รับการบอกกล่าวจากภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง โดยผ่านทางการทูตร้องขอให้ชี้ขาดข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ และการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามให้กระทำภายในระยะเวลาอีกสามสิบวันต่อจากนั้นไป ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่เสนอชื่ออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือถ้าไม่มีการแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนที่สามภายในระยะเวลาที่กำหนด ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอาจร้องขอให้ประธานคณะมนตรีแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการคนหนึ่งหรือหลายคนตามความต้องการของกรณี ถ้าประธานคณะมนตรีมีสัญชาติของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดในสองฝ่ายนั้นหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่นี้ได้ก็ให้รองประธานคณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งอนุญาโตตุลาการตามที่จำเป็น อนุญาโตตุลาการคนที่สามจะต้องเป็นคนชาติของรัฐที่สามและจะต้องปฏิบัติหน้าที่ประธานคณะอนุญาโตตุลาการ

/๓. ภาคีผู้ทำความตกลง....

๓. ภาคีผู้ทำความตกลงรับรองที่จะปฏิบัติตามคำวินิจฉัยใด ๆ ที่ได้รับตามความในวรรค ๒ แห่งข้อนี้

๔. ค่าใช้จ่ายของคณะอนุญาโตตุลาการให้แบ่งจ่ายอย่างเท่าเทียมกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลง

ข้อ ๑๘

การแก้ไขความตกลง

๑. ถ้าภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดพิจารณาเห็นสมควรแก้ไขบทบัญญัติใด ๆ แห่งความตกลงฉบับนี้ ข้อแก้ไขเช่นว่านั้นหากเป็นที่ตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลง จะมีผลบังคับต่อเมื่อได้มีการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตแล้ว

๒. การแก้ไขภาคผนวกแห่งความตกลงฉบับนี้อาจจะตกลงกันได้โดยตรงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลง ข้อแก้ไขนั้นจะมีผลบังคับเป็นการชั่วคราวนับแต่วันที่ตกลงกันและจะมีผลบังคับต่อเมื่อได้รับการยืนยันโดยหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตแล้ว

ข้อ ๑๙

ความตกลงพหุภาคี

ถ้าความตกลงพหุภาคีทางอากาศมีผลบังคับใช้ในระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายให้ใช้บทบัญญัติของความตกลงเช่นว่านั้น การปรึกษาหารือตามข้อ ๑๖ แห่งความตกลงฉบับนี้อาจจัดขึ้นเพื่อพิจารณาถึงผลกระทบต่อความตกลงฉบับนี้จากบทบัญญัติของความตกลงพหุภาคี

ข้อ ๒๐

การบอกเลิกความตกลง

๑. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจให้คำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรโดยผ่านทางการทูตแก่ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเมื่อใดก็ได้ว่าได้ตัดสินใจที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้ คำบอกกล่าวเช่นนั้นจะต้องแจ้งพร้อมกันไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๒. ความตกลงฉบับนี้จะเป็นอันสิ้นสุดในปลายตารางการบินช่วงที่ครบระยะเวลาสิบสองเดือนหลังจากวันที่ได้รับแจ้งคำบอกกล่าว เว้นแต่จะมีการตกลงร่วมกันให้ถอนคำบอกเลิกความตกลงก่อนสิ้นกำหนดเวลานั้น

๓. ในกรณีที่ไม่มีการตอบรับจากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ให้ถือว่าคำบอกเลิกเป็นอันได้รับเมื่อเวลาล่วงไปสิบสี่ (๑๔) วันหลังจากวันที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้รับการแจ้ง

/ข้อ ๒๑....

ข้อ ๒๑

การจดทะเบียนกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ความตกลงฉบับนี้และการแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ จะต้องจดทะเบียนไว้กับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ข้อ ๒๒

การมีผลบังคับใช้

เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของสหพันธ์สาธารณรัฐบราซิลและของราชอาณาจักรไทยจะอนุญาตการดำเนินบริการตามเงื่อนไขของความตกลงเมื่อมีการลงนาม ความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับในวันที่กำหนดจะแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตที่แสดงว่า ภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองได้กระทำตามพิธีการภายในที่จำเป็นทั้งหมดแล้ว

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้ที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐบาลของทั้งสองฝ่ายตามลำดับได้ลงนามความตกลงฉบับนี้

ทำที่ กรุงบราซิเลีย วันที่ ๒๑ เดือนมีนาคม พ.ศ.๒๕๓๔ (ค.ศ.๑๙๙๑)

เป็นสามภาษา คือ อังกฤษ โปรตุเกส และไทย ตัวบทแต่ละภาษามีความถูกต้องเท่าเทียมกัน ในกรณีที่เกิดการตีความแตกต่างกัน ให้ใช้ตัวบทภาษาอังกฤษ

แทนรัฐบาลแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

ภาคผนวก

ใบพิกัดเส้นทางบิน

ใบพิกัดเส้นทางบิน I

- เส้นทางบินซึ่งอาจดำเนินบริการเดินอากาศโดยสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทยในทั้งสองทิศทาง

  จุดต่าง ๆ ในประเทศไทย - จุดระหว่างทางสามจุด - สองจุดในบราซิล - จุดพ้นสามจุดในอเมริกาใต้

ใบพิกัดเส้นทางบิน II

- เส้นทางบินซึ่งอาจดำเนินบริการเดินอากาศโดยสายการบินที่กำหนดของสหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล ในทั้งสองทิศทาง

  จุดต่าง ๆ ในบราซิล - จุดระหว่างทางสามจุด - สองจุดในประเทศไทย - จุดพ้นสามจุดในเอเชีย

หมายเหตุ

๑. สายการบินที่กำหนดอาจเลือกที่จะเว้นไม่แวะลงจุดต่าง ๆ ในเส้นทางที่ระบุใด ๆ ในเที่ยวบินใด ๆ หรือทุกเที่ยวบินก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า บริการที่ตกลงตามเส้นทางบินจะต้องเริ่มต้นจากจุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายที่กำหนดสายการบิน

๒. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเลือกใช้จุดระหว่างทางสามจุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลง และจุดพ้นช่วงต่อบนเส้นทางที่ระบุของตนตามแต่ตนจะเลือกและอาจเปลี่ยนแปลงการเลือกใช้จุดของตนได้ในตารางการบินของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศฤดูถัดไป

๓. สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะแจ้งแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งเป็นการล่วงหน้าเป็นระยะเวลานานเท่าที่จะกระทำได้ แต่ไม่น้อยกว่าสามสิบ (๓๐) วัน ก่อนที่จะเริ่มของบริการที่ตกลงหรือการแก้ไขใด ๆ จากนั้น หรือภายในสามสิบ (๓๐) วันหลังจากได้รับคำขอจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศซึ่งข้อมูลในเรื่องของลักษณะของบริการ ตารางการบิน แบบอากาศยาน รวมถึงความจุที่จัดบนเส้นทางที่ระบุของแต่ละฝ่าย และข้อมูลอื่นใดที่อาจได้รับการร้องขอ เพื่อให้เป็นที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งว่า ข้อบังคับของความตกลงฉบับนี้ได้รับการปฏิบัติตามอย่างสมควร

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN OF THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND

The Government of the Federative Republic of Brazil

and

The Government of the Kingdom of Thailand
(hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

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

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

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

a) "The Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;

b) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Federative Republic of Brazil, the Minister of Aeronautics and, in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of Transport and Communications, or, in both cases, any person or body, authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;

c) "Designated airline" means an airline which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 6 of the present Agreement, for operation of the agreed air services;

d) "Tariff" means one or more of the following:

I) 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;

II) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

III) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and

IV) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or airway bills completed by that agent for carriage on scheduled air services;

e) "User charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services;

f) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

g) "Specified Route" means the route specified in the Annex to this Agreement;

h) "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) "Territory", "Air service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.

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

a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b) the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

c) the right to embark and disembark in the said territory at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;

d) the right to embark and disembark in the territory of third countries at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex of the present Agreement.

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

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

ARTICLE 3
Exercise of Rights

1. The designated airline of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic embarked in the territory of one Contracting Party and disembarked in the territory of the other Contracting Party or vice versa and shall regard as being of supplementary character traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points en route. The designated airline of each Contracting Party in providing capacity for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points on the specified routes or vice versa shall take into consideration the primary interest of the designated airline of the other Contracting Party in such traffic so as not to affect unduly that interest of the latter airline.

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

3. Provision for the carriage of passenger, cargo and mail embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

a) the requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

b) the requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of other air services established by airlines of the States situated in the area; and

c) the requirements of economical through airline operation.

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

ARTICLE 4
Application of Laws and Regulations

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

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

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

ARTICLE 5
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 6

Designation and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties through diplomatic channel.

2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorization.

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that a preponderant part of the ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

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

ARTICLE 7

Revocation and Suspension of Operating Authorization

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

a) the said airline cannot prove that a preponderant part of its ownership and effective control are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or

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

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

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

ARTICLE 8
Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

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

ARTICLE 9
Exemption of Duties and Taxes

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restriction, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties, and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by the designated airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated and/or sold in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 10
Direct Transit

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

ARTICLE 11
Airport and Facility Charges

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the services and facilities, and where practicable, through the airlines' representative organizations.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

ARTICLE 12
Commercial Activities

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

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

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

ARTICLE 13
Conversion and Transfer of Revenues

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and cargo. Such transfer shall be at the official rate of exchange, where such a rate exists or otherwise at a rate equivalent to that at which the receipts were earned. If such transfers are regulated by a special agreement between the Contracting Parties, this special agreement shall apply.

ARTICLE 14
Tariffs

1. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interest of users, cost of operation, reasonable profit, characteristics of services, and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating over all or part of the same route.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon, if possible, between the designated airlines of the Contracting Parties; such agreement shall be reached, whenever possible, through the international tariff coordination mechanism of the International Air Transport Association. Unless otherwise determined in the application of paragraph 4 of this Article, each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for the justification and reasonableness of the tariffs so agreed.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of said authorities. Upon receipt of the submission of the tariffs, the aeronautical authorities shall consider such tariffs without undue delay, notifying the decision at least 15 days before it comes into effect. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party is dissatisfied with it. The aeronautical authorities may notify the other aeronautical authorities of an extension of the proposed date of tariff introduction.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or, if during the period applicable in accordance with paragraph 3 of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held in accordance with Article 16 of this Agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph 3 of Article 17 of this Agreement.

b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article 17 of this Agreement.

7. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification, a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this Article shall apply.

8. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that:

a) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities, and

b) no airline rebates portion of such tariffs by any means.

ARTICLE 15
Provision of Statistics

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

ARTICLE 16
Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex or to discussing any problem related thereto.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 17
Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of thirty (30) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator of arbitrators as the case requires. Where the President possesses the nationality of one of the two Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office shall make the necessary appointments. The third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

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

4. The expenses of the tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

ARTICLE 18
Modifications

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

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

ARTICLE 19
Multilateral Convention

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE 20
Termination

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

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

3. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organization will have received communication thereof.

ARTICLE 21
Registration with ICAO

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

ARTICLE 22
Entry into Force

The competent authorities of the Federative Republic of Brazil and of the Kingdom of Thailand will permit operations in accordance with the terms of the Agreement upon signature. The Agreement will enter into force on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Contracting Parties.

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

Done in Brasília, this 21 day of March 1991, in three languages, Portuguese, Thai and English, each of which shall be of equal authenticity. In case different interpretation should arise, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

Francisco Rezek

FOR THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND

Anurak Thananan

A N N E X

Route Schedules

Route Schedule I

- Route on which air services may be operated by the designated airline of the Kingdom of Thailand, in both directions:

  Points in Thailand - three intermediate points - two points in Brazil - three points beyond in South America.

Route Schedule II

- Route on which air services may be operated by the designated airline of the Federative Republic of Brazil, in both directions:

  Points in Brazil - three intermediate points - two points in Thailand - three points beyond in Asia.

N O T E

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

2. The designated airline of each Contracting Party may select the above intermediate points, points in the territory of the Contracting Parties and points beyond on its specified route at its own choice and may change its selection in the next IATA timetable period.

3. As long in advance as practicable, but not less than thirty (30) days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within thirty (30) days after receipt of a request from the aeronautical authorities, the designated airline of one Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information regarding the nature of service, time-tables, types of aircraft including the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisty the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.