

5. **ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ**5.1 **เงินลงทุน**

Update ข้อมูลตามงบการเงินปี 2554

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) สินทรัพย์ถาวรหลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงเป็นเงินลงทุน โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าตามที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ ซึ่งเป็นเงินลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชียเพียงบริษัทเดียวและแสดงตามวิธีราคาทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ~~ณ วันที่ 30 กันยายน~~ 2554 บริษัทฯ มีเงินลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชียร้อยละ 50 และร้อยละ 51 ตามลำดับ โดยมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีเท่ากับ 400.0 ล้านบาท และ 404.0400 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 98.4 และร้อยละ 98.498.9 ของสินทรัพย์รวมของงบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ ตามลำดับ

ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการปรับโครงสร้างการถือหุ้น โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 399,993 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 1 ของทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในราคาดุลค่า ตามบัญชีที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท (Par) คิดเป็นมูลค่ารวม 3,999,930 บาท ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

5.2 **สินทรัพย์ถาวรหลัก**

ณ วันที่ ~~30 กันยายน~~ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดิน หรือสิ่งก่อสร้างใดๆ

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยในปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีสินทรัพย์ถาวรหลักอื่นที่มีนัยสำคัญแต่อย่างใด ดังนั้น สินทรัพย์ถาวรหลักของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ปรากฏในงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนจึงเป็นสินทรัพย์ถาวรหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 และร้อยละ 51 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2554 ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ~~ณ วันที่ 30 กันยายน~~ 2554 สินทรัพย์ถาวรหลักที่บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ในการประกอบธุรกิจ มีมูลค่าสุทธิตามบัญชีหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมและสำรองการด้อยค่าต่างๆ ตามที่ปรากฏในงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่ากับ 137.3 ล้านบาท และ 154.5140.6 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.0 และร้อยละ 6.96.6 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

	มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามวิธีสัดส่วน (บาท)		ภาระผูกพัน	ลักษณะกรรมสิทธิ์
	31 ธันวาคม 2553	30 กันยายน <u>31 ธันวาคม</u> 2554		
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	5,927,815	4,964,675 <u>4,757,923</u>	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
คอมพิวเตอร์	8,385,973	8,017,058 <u>9,829,940</u>	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์สำนักงาน ¹	2,480,243	1,893,361 <u>2,044,790</u>	ไม่มี	AAV และ TAA เป็นเจ้าของ
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	10,725,485	10,520,070 <u>9,952,316</u>	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
ยานพาหนะ	17,587,688	13,641,795 <u>11,668,586</u>	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
	1,152,685.	8,288,602 <u>7,505,387</u>	ภายใต้สัญญาเช่า	TAA เป็นผู้

	มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามวิธีสัดส่วน (บาท)		ภาระผูกพัน	ลักษณะกรรมสิทธิ์
	31 ธันวาคม 2553	30 กันยายน 31 ธันวาคม 2554		
			การเงิน	ครอบครอง
อะไหล่เครื่องบิน	89,739,225	92,797,074	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	1,328,596	489,761	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
รวม	137,327,711	140,612,397		

หมายเหตุ 1. รวมอุปกรณ์สำนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จำนวน 5,800 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และจำนวน 2,006 บาท ณ วันที่ 30 กันยายน 31 ธันวาคม 2554

รายละเอียดสินทรัพย์ถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 แสดงได้ดังนี้

	มูลค่าสุทธิตามบัญชี (บาท)		ภาระผูกพัน	ลักษณะกรรมสิทธิ์
	31 ธันวาคม 2553	30 กันยายน 31 ธันวาคม 2554		
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	11,855,631	9,929,350	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
คอมพิวเตอร์	16,771,946	16,034,117	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และ อุปกรณ์สำนักงาน	4,948,889	3,782,710	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	21,450,967	21,040,140	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
ยานพาหนะ	35,175,378	27,283,591	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
	2,305,370	16,577,204	ภายใต้สัญญาเช่า	TAA เป็นผู้
			การเงิน	ครอบครอง
อะไหล่เครื่องบิน	179,478,451	185,594,149	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	2,657,192	979,522	ไม่มี	TAA เป็นเจ้าของ
รวม	274,643,823	281,220,782		

5.3 สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสินทรัพย์ไม่มีตัวตนของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนที่บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 50 และร้อยละ 51 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2554 ตามลำดับ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 มีมูลค่าสุทธิตามบัญชีตามวิธีสัดส่วนเท่ากับ 10.6 ล้านบาท และ 7.39+ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.4 และร้อยละ 0.30.4 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามวิธีตัดส่วน (บาท)	
	31 ธันวาคม 2553	30 กันยายน 31 ธันวาคม 2554
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ¹	7,839,179	6,310,659 5,883,436
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง	2,724,243	2,770,258 1,390,629
รวม	10,563,422	9,080,917 7,274,065

หมายเหตุ 1. รวมโปรแกรมคอมพิวเตอร์ของ บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น จำนวน 2,012 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และจำนวน 1,052 บาท ณ วันที่ 30 กันยายน 31 ธันวาคม 2554

รายละเอียดสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 แสดงได้ดังนี้

	มูลค่าสุทธิตามบัญชี (บาท)	
	31 ธันวาคม 2553	30 กันยายน 31 ธันวาคม 2554
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	15,674,335	12,619,213 11,534,091
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ระหว่างติดตั้ง	5,448,485	5,540,517 2,726,724
รวม	21,122,820	18,159,730 14,260,815

5.4 ค่าความนิยม

บริษัทฯ มีค่าความนิยมจากการที่บริษัทฯ ได้ซื้อหุ้นใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในสัดส่วนร้อยละ 50 เป็นจำนวนเงิน 400 ล้านบาท เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 โดยบริษัทฯ ได้ตัดจำหน่ายค่าความนิยมดังกล่าวตั้งแต่วันที่ซื้อ จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2550 และได้หยุดตัดจำหน่ายค่าความนิยมตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551 และไม่จำเป็นต้องตั้งค่าเพื่อการค้อยค่า เนื่องจากผู้บริหารได้ประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนสูงกว่ามูลค่าตามบัญชี

ณ วันที่ 30 กันยายน 31 ธันวาคม 2554 ค่าความนิยมมีมูลค่าสุทธิตามบัญชี ตามที่ปรากฏในงบการเงินรวมตามวิธีตัดส่วนของบริษัทฯ เท่ากับ 286.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12.913.5 ของสินทรัพย์รวม

5.5 เครื่องหมายการค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) โดยสัญญาดังกล่าวมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement)

AAB และ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 โดยภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาดังกล่าว AAB อนุญาตให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้ชื่อทางการค้า AirAsia เพื่อทำซ้ำ และใช้ชื่อทางการค้า AirAsia โดยเป็นการอนุญาตแบบไม่ให้สิทธิแก่ผู้เดียว (Non-Exclusive) และไม่สามารถโอนต่อไปได้ (Non-Assignable) อย่างไรก็ตาม AAB ให้สิทธิแก่ผู้เดียว (Exclusive Basis) แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ในประเทศไทยเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายใต้ชื่อทางการค้า “AirAsia” (ซึ่งรวมถึงการนำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของชื่อบริษัทไทยแอร์เอเชีย ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทาง

การค้า) โดย บจ.ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ตามแนวทางการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Branding Guidelines) ที่กำหนดไว้ รวมถึงใช้เพื่อการสื่อสารทางการตลาด ทั้งนี้ การใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ทั้งหมด หรือ เพียงบางส่วน สำหรับสินค้าชิ้นใดๆ ต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก AAB ก่อน

สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia มีระยะเวลา 5 ปี โดย บจ.ไทยแอร์เอเชีย อาจขอขยายระยะเวลาของสัญญาต่อไปได้ครั้งละ 5 ปี โดย บจ.ไทยแอร์เอเชีย ต้องมีหนังสือบอกกล่าวขอขยายระยะเวลาสัญญาไปยัง AAB ล่วงหน้า เป็นระยะเวลา 1 ปี ก่อนระยะเวลาของสัญญาจะสิ้นสุดลง และสัญญา ยังไม่ถูกบอกเลิกโดยขอด้วยกฎหมายก่อนมีการส่งคำบอกกล่าวขอขยายระยะเวลาของสัญญาดังกล่าว

ค่าธรรมเนียม

บจ.ไทยแอร์เอเชียต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชียต่อปี เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ โดยต้องชำระทุกๆ ไตรมาสโดยคำนวณค่าธรรมเนียมจากงบการเงินรายไตรมาสของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เมื่อสิ้นสุดแต่ละไตรมาส และปรับค่าธรรมเนียมตามงบการเงินของรอบปีที่ได้มีการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีแล้ว

หน้าที่ของคู่สัญญา

AAB ตกลงว่า (1) จะอนุญาตให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจตามข้อกำหนดในสัญญา (2) จะถ่ายทอดความรู้ (know-how) ให้คำแนะนำ และเสนอแนวทางตามสมควร ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ และ/หรือการปฏิบัติตามแนวทางการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ในการดำเนินธุรกิจของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย (3) จะไม่ลงทุนในหรือจัดตั้ง ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อมแก่สายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ ที่มีฐานการประกอบกิจการในประเทศไทย และ (4) จะให้ความช่วยเหลือและให้คำแนะนำตามสมควรเกี่ยวกับการฝึกอบรมเบื้องต้นและการฝึกอบรมต่อเนื่องให้แก่พนักงานผู้ให้บริการผู้โดยสาร เป็นต้น

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ตกลงว่า (1) จะดำเนินการตามข้อกำหนดในสัญญา (2) จะดำเนินการตามขั้นตอนที่จำเป็นทุกประการเพื่อให้มีการปฏิบัติตามแนวทางการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (3) จะดำเนินการให้พนักงานผู้ให้บริการผู้โดยสารทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เข้ารับการฝึกอบรมตามที่ AAB กำหนดเป็นระยะ ๆ (4) จะไม่ทำใจ และดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ไม่ทำการอื่นใด หรือกระทำการที่ขัด หรือทำให้เกิดความเสียหายหรือเป็นผลร้ายต่อชื่อทางการค้า AirAsia หรือแนวทางการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (5) จะปกป้องและส่งเสริมความนิยมที่เกี่ยวข้องกับชื่อทางการค้า AirAsia และแนวทางการใช้ชื่อทางการค้าของ AirAsia และดำเนินการให้พนักงาน ผู้แทน และตัวแทนของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจไปในแนวทางที่เป็นการรักษาคุณภาพและชื่อเสียงของชื่อทางการค้า AirAsia (6) จะให้ข้อมูลบางอย่างแก่ AAB (7) จะไม่ใช่ชื่อทางการค้า AirAsia ในทางอื่นใดนอกไปจากการใช้เพื่อดำเนินธุรกิจการค้าปกติของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย และ (8) จะไม่ชักชวนลูกเรือและพนักงานของ AAB โดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก AAB ก่อน และ บจ.ไทยแอร์เอเชียตกลงที่จะยอมรับและใช้ นโยบายการดำเนินการกับข้อร้องเรียนและลูกค้าสัมพันธ์ตามแนวทางการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia และตกลงจะยอมรับเงื่อนไขต่างๆ ในการขนส่งของ AAB ตามที่กฎหมายที่ใช้บังคับและหน่วยงานราชการผู้มีอำนาจอนุญาตให้ทำได้ ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย และ AAB จะต้องจัดส่งรายละเอียดทั้งหมดเกี่ยวกับข้อร้องเรียนที่ได้รับการดำเนินการดำเนินการให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชียจะต้องมีการควบคุมทางเทคนิคและการปฏิบัติการเครื่องบินของตนเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการเกี่ยวกับเครื่องบิน และดำเนินหรือประกอบธุรกิจและคงไว้ซึ่งกรรมสิทธิ์

ประกันภัยตามที่กำหนดในสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องใช้ผู้จัดจำหน่ายที่ได้รับการเสนอชื่อจาก AAB สำหรับสินค้าบางชนิดที่ระบุไว้

การตลาด

ในส่วนของตลาดและการส่งเสริมการขาย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในคู่มือระเบียบวิธีปฏิบัติของ AirAsia นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องให้ความร่วมมือกับ AAB ในโครงการ โฆษณา การส่งเสริมการขาย หรือกิจกรรมพิเศษอื่นใดที่ AAB อาจดำเนินการหรือกำหนด ซึ่งรวมถึง การแสดงภาพการโฆษณาสินค้า ณ จุดที่ให้บริการและการแจกจ่ายเอกสารการส่งเสริมการขาย

ชื่อทางการค้า AirAsia

AAB เป็นผู้มีสิทธิในความเป็นเจ้าของแต่เพียงผู้เดียวในชื่อทางการค้า AirAsia ตลอดจนทุกส่วนของชื่อทางการค้าดังกล่าว ซึ่งรวมถึงการแก้ไขและเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่มีต่อชื่อทางการค้านั้น และบรรดาการสื่อสารทางการตลาดที่ปวงรวมทั้ง สโลแกนที่ใช้ส่งเสริมการขายภายใต้ชื่อทางการค้า AirAsia นอกจากนี้ AAB ยังเป็นผู้มีสิทธิเด็ดขาดแต่เพียงผู้เดียวในการเพิ่มเติมหรือตัดแปลงชื่อทางการค้า AirAsia แนวทางการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia และคู่มือระเบียบวิธีปฏิบัติของ AirAsia

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ตามคู่มือระเบียบวิธีปฏิบัติของ AirAsia หรือตามที่ AAB แจ้งเป็นครั้งคราว โดยเคร่งครัด บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้ (1) ไม่ดำเนินการหรืออนุญาตให้ดำเนินการใดๆ อันอาจก่อให้เกิดความเสียหาย เป็นอันตรายต่อ หรือลดคุณค่าชื่อทางการค้า (หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของมูลค่าหรือชื่อทางการค้า) หรือทรัพย์สินทางปัญญาอื่นใดของ AAB และสิทธิของ AAB ในชื่อทางการค้า (2) ไม่ได้แย้งถึงความสมบูรณ์ตามกฎหมายของชื่อทางการค้า AirAsia หรือสิทธิ ผลประโยชน์ หรือกรรมสิทธิ์ของ AAB ในชื่อทางการค้า AirAsia (3) ให้ข้อมูลรายละเอียดแก่ AAB ในกรณีที่สงสัยว่ามีการละเมิดสิทธิในชื่อทางการค้า (หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของชื่อทางการค้า) หรือสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาอื่นใดของ AAB และให้ความช่วยเหลือตามสมควรแก่ AAB ในการดำเนินการเกี่ยวกับการละเมิดดังกล่าวหรือการฟ้องร้อง (4) คิดประกาศเพื่อเป็นการปกป้องชื่อทางการค้าบนเอกสารทุกฉบับหรือบนโฆษณาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามที่ AAB กำหนด (5) หยุดใช้ชื่อทางการค้าเมื่อสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia สิ้นสุดลง หรือมีการบอกเลิกสัญญาดังกล่าว หรือในกรณีที่ AAB มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือหยุดใช้ชื่อทางการค้านี้ และ (6) ไม่นำชื่อทางการค้า หรือชื่อ AirAsia หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของชื่อทางการค้า หรือชื่อ AirAsia ไปจดทะเบียนเป็นของตนเอง นอกจากนี้ เพื่อเป็นการรักษาชื่อทางการค้า AirAsia บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้ผู้จัดหาสินค้าต่างๆ ที่ AAB เป็นผู้เสนอแต่งตั้งเป็นลายลักษณ์อักษร สำหรับสินค้าและบริการบางประเภทตามที่กำหนดไว้ในสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia โดย AAB มีสิทธิพิจารณาทบทวนแนวทางการใช้ชื่อทางการค้า

ห้ามมิให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตัดแปลงชื่อทางการค้า AirAsia ในการดำเนินธุรกิจโดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก AAB ก่อน ทั้งนี้ ตามสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia AAB เป็นผู้มีสิทธิในชื่อทางการค้า AirAsia ที่ได้รับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยได้รับอนุญาตแล้ว

การชดใช้ค่าเสียหาย

AAB จะต้องชดใช้ค่าเสียหาย และปกป้อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากการฟ้อง หรือการเรียกร้องใดๆ โดยบุคคลภายนอก หาก (1) การฟ้องเรียกร้องนั้นมีต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยกล่าวหาว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ละเมิดสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาของบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ในการดำเนินธุรกิจปกติของ บจ. ไทย

แอร์เอเชีย ที่เป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia และ (2) การเรียกร้องการสูญหาย ค่าเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เป็นผลโดยตรงจากการที่ AAB ผิดต่อคำรับรองและคำรับประกันภายใต้สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia โดยที่ความรับผิดชอบดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นจากการที่ บจ.ไทยแอร์เอเชียผิดสัญญา ประมาทเลินเล่อ หรือจงใจประพฤติด

บจ.ไทยแอร์เอเชียจะชดใช้ค่าเสียหายและปกป้อง AAB จากการฟ้องหรือการเรียกร้องใดๆ โดยบุคคลภายนอก หาก (1) เป็นการเรียกร้องหรือฟ้องร้องที่เกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย (2) เป็นการเรียกร้องหรือฟ้องร้องสำหรับการสูญหายหรือเสียหายใดๆ จากการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ที่ไม่เป็นไปตามสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia และ (3) การเรียกร้องค่าเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เป็นผลโดยตรงจากการที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ผิดต่อคำรับรองและคำรับประกันภายใต้สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia โดยที่ความรับผิดชอบดังกล่าวไม่ได้เกิดขึ้นจากการที่ AAB ผิดสัญญา ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงหรือจงใจประพฤติด

การเลิกสัญญา

AAB มีสิทธิแจ้งบอกเลิกสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ได้โดยทันที (1) หาก บจ.ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินคดี หรือกระบวนการพิจารณาใดๆ เพื่อโต้แย้งสิทธิแต่เพียงผู้เดียวของ AAB ที่มีต่อชื่อทางการค้า AirAsia ทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน หรือโต้แย้งถึงความชอบด้วยกฎหมายของสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน (2) หากมีการเพิกถอน หรือยกเลิกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือใบอนุญาตให้ประกอบภารกิจการบินให้บริการในการเดินอากาศ (Air Service License) ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย (3) หากมีเหตุสุดวิสัยใดๆ ตามที่ระบุในสัญญาเกิดขึ้น หรือ (4) มีการเปลี่ยนแปลงอำนาจควบคุมใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย นอกเหนือจากกรณีที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นให้แก่ประชาชนเป็นการทั่วไป

คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีสิทธิแจ้งบอกเลิกสัญญาได้ทันทีในบางกรณี ได้แก่ (1) หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญา โดยไม่มีการแก้ไขเยียวยาตามข้อกำหนดในสัญญา (2) หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งดำเนินการหรือเสนอให้มีการประนีประนอมหนี้กับเจ้าหนี้ หรือเพื่อประโยชน์ของเจ้าหนี้ (3) หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหยุดหรือขู่ว่าจะหยุดการให้บริการทั้งหมดหรือในบางส่วนที่สำคัญหรือระงับหรือขู่ว่าจะระงับการดำเนินธุรกิจทั้งหมดหรือในบางส่วนที่สำคัญของธุรกิจนั้น เว้นแต่กรณีเป็นการนัดหยุดงานที่กฎหมายอนุญาตให้ทำได้ ตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญา (4) หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งระงับการชำระหรือไม่สามารถชำระหนี้ของตนได้ และ (5) หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งตกเป็นผู้มีหนี้สินล้มละลายหรือล้มละลาย

บจ.ไทยแอร์เอเชียตกลงว่า เมื่อสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia สิ้นสุดลง หรือมีการบอกเลิกสัญญา ดังกล่าว บจ.ไทยแอร์เอเชียจะดำเนินการดังนี้ (1) หยุดใช้ชื่อทางการค้า AirAsia เป็นการถาวร โดยทันที และ (2) หยุดดำเนินธุรกิจที่ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia และละเว้นการดำเนินการใดๆ ที่แสดงหรืออาจบ่งบอกถึงความสัมพันธ์กับ AAB โดยทันที

5.6 สัญญาเช่าระยะยาว

ณ วันที่ 30 กันยายน 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ และ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการทำสัญญาเช่าทรัพย์สินระยะยาวที่สำคัญที่มีอายุมากกว่า 3 ปีขึ้นไป เพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจ ยกเว้นสัญญาเช่าเครื่องบิน ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เช่าพื้นที่อาคารสำนักงานที่อาคาร โอเอสซี บางพลี สมุทรปราการ กับ บจ. โอเรียนตัลสยาม (1978) เพื่อใช้เป็นสำนักงาน นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้เช่าโรงเก็บเครื่องบิน ลานจอดเครื่องบิน และพื้นที่สำหรับการดำเนินงานอื่นๆ กับท่าอากาศยานต่างๆ รวมทั้งได้มีการทำสัญญาเช่าคลังสินค้ากับ บจ. โทเทิล อินดัสตรีล เซอร์วิส และ บจ. กันดาร์ดิ กรุ๊ป เพื่อใช้เป็นที่เก็บสินค้าขายบนเครื่องบิน และเก็บสิ่งของต่างๆ ตามลำดับ

สัญญาเช่าส่วนใหญ่ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นสัญญาเช่าพื้นที่สำนักงาน สัญญาเช่าโกดัง สัญญาเช่าพื้นที่เพื่อประกอบการค้าประเภทร้านค้าจำหน่ายบัตรโดยสารในเทศโก้ โลตัส ในประเทศ และสัญญาเช่าพื้นที่ในต่างประเทศ สัญญาเช่าพื้นที่ในท่าอากาศยานภายในประเทศในจังหวัดต่างๆ กับ ทอท. กับกรมธนารักษ์ และกับกรมการบินพลเรือน และสัญญาเช่าพื้นที่ในท่าอากาศยานต่างประเทศ กับหน่วยงานที่ดูแลสนามบินนั้นๆ โดยสัญญาส่วนใหญ่จะมีอายุระหว่าง 1 ปี ถึง 3 ปี

5.7 การเช่าเครื่องบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าช่วงเครื่องบินจาก AAM ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) คิดเป็นค่าเช่ารวม 1,236.2 ล้านบาท-1,712.4 ล้านบาท 2,200.6 ล้านบาท และ 2,727.72,005.7 ล้านบาท ในปี 2551- ในปี 2552 ปี 2553 และปีในงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน จำนวน 24 ลำ กับ AAM ณ วันที่ระบุไว้ในตารางด้านล่าง (“สัญญาเช่าเครื่องบิน”) (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

เลขหมายประจำเครื่อง (Serial Number)	วันที่ในสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน	วันส่งมอบเครื่องบิน ¹	ระยะเวลาการเช่า
MSN 4917	14 กุมภาพันธ์ 2555	16 กุมภาพันธ์ 2555	144 เดือน
MSN 4980	23 มกราคม 2554	23 มกราคม 2555	144 เดือน
MSN 4979	23 ธันวาคม 2554 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	23 ธันวาคม 2554	144 เดือน
MSN 4807	26 สิงหาคม 2554 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	1 กันยายน 2554	144 เดือน
MSN 4557	20 มกราคม 2554 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	20 มกราคม 2554	144 เดือน
MSN 4426	30 กันยายน 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	30 กันยายน 2553	144 เดือน
MSN 4390	10 สิงหาคม 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	10 สิงหาคม 2553	144 เดือน
MSN 4386	5 สิงหาคม 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	5 สิงหาคม 2553	144 เดือน
MSN 4367	20 กรกฎาคม 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	20 กรกฎาคม 2553	144 เดือน
MSN 4333	18 มิถุนายน 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	18 มิถุนายน 2553	144 เดือน

เลขหมายประจำ เครื่อง (Serial Number)	วันที่ในสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน	วันส่งมอบเครื่องบิน ^{1/}	ระยะเวลาการเช่า
MSN 4302	21 พฤษภาคม 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	21 พฤษภาคม 2553	144 เดือน
MSN 4278	18 พฤษภาคม 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	18 พฤษภาคม 2553	144 เดือน
MSN 4126	4 ธันวาคม 2552 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	4 ธันวาคม 2552	144 เดือน
MSN 4088	6 พฤศจิกายน 2552 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	6 พฤศจิกายน 2552	144 เดือน
MSN 4019	16 กันยายน 2552 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	16 กันยายน 2552	144 เดือน
MSN 3729	30 ธันวาคม 2551 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 30 ธันวาคม 2554)	7 มกราคม 2552	144 เดือน
MSN 3679	12 พฤศจิกายน 2551 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 12 พฤศจิกายน 2554)	12 พฤศจิกายน 2551	144 เดือน
MSN 3576	2 กุมภาพันธ์ 2552 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	6 กุมภาพันธ์ 2552 ^{2/}	138 เดือน
MSN 3505	28 พฤษภาคม 2554	3 มิถุนายน 2554 ^{3/}	144 เดือน
MSN 3489	14 พฤษภาคม 2554	16 พฤษภาคม 2554 ^{4/}	144 เดือน
MSN 3394	4 กุมภาพันธ์ 2554 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	7 กุมภาพันธ์ 2554 ^{5/}	108 เดือน
MSN 3338	11 ธันวาคม 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	11 ธันวาคม 2553 ^{6/}	108 เดือน
MSN 3299	8 พฤศจิกายน 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	8 พฤศจิกายน 2553 ^{7/}	108 เดือน
MSN 3277	12 ตุลาคม 2553 (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2555)	19 ตุลาคม 2553 ^{8/}	108 เดือน

1/ เพื่อประโยชน์ในการคำนวณระยะเวลาการเช่า เมื่อสัญญาเช่าเครื่องบินฉบับเดิมสิ้นสุด และมีการเช่าทำสัญญาเช่าฉบับใหม่ “วันส่งมอบเครื่องบิน” ถือว่า หมายถึง วันที่สัญญาเช่าฉบับเดิมสิ้นสุด ไม่ใช่วันที่มีการส่งมอบจริง

2/ เดิม MSN 3576 มีการส่งมอบต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 6 สิงหาคม 2551

- 3/ เดิม MSN 3505 มีการส่งมอบต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 3 มิถุนายน 2551
- 4/ เดิม MSN 3489 มีการส่งมอบต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 16 พฤษภาคม 2551
- 5/ เดิม MSN 3394 มีการส่งมอบต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2551
- 6/ เดิม MSN 3338 มีการส่งมอบต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 11 ธันวาคม 2550
- 7/ เดิม MSN 3299 มีการส่งมอบต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 8 พฤศจิกายน 2550
- 8/ เดิม MSN 3277 มีการส่งมอบต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 19 ตุลาคม 2550

อายุของสัญญาเช่าดังกล่าวเริ่มตั้งแต่วันที่ส่งมอบเครื่องบิน ("วันส่งมอบ") ทั้งนี้ สัญญาเช่าดังกล่าวอาจมีการต่ออายุสัญญาเช่าออกไปได้ โดยทำเป็นหนังสือระหว่าง AAM และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายใต้ข้อกำหนดในสัญญาเช่าประธานและสัญญาทางการเงินใดๆ ที่เกี่ยวกับเครื่องบินที่เช่า

สัญญาเช่าเครื่องบินเกือบทั้งหมดมีสิทธิค้ำประกันและผลประโยชน์ของผู้ให้เช่าตามสัญญาเช่าหลักหรือค้ำประกันกว่าสิทธิและผลประโยชน์ของผู้รับประโยชน์ตามสัญญาซื้อแบบผ่อนชำระและสัญญาทางการเงินที่เกี่ยวข้อง และมีการนำเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าวไปจำนองไว้กับผู้ดูแลหลักประกันภายใต้สัญญาทางการเงิน

การชำระค่าเช่า

ตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบิน (AirAsia Aircraft Lease Agreement) ระยะเวลาการเช่าเริ่มต้นนับจากวันส่งมอบเครื่องบิน (Date of Delivery) โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนในอัตราคงที่สำหรับเครื่องบินแต่ละลำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องจ่ายค่าเช่าเพิ่มเติมรายเดือน หรือสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุงบางรายการสำหรับเครื่องบินแต่ละลำตามที่ได้ระบุไว้ภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม เมื่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนเพิ่มเติม AAM ตกลงที่จะชำระคืนค่าซ่อมบำรุงบางรายการให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้เป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญา โดยมีเงื่อนไขว่าต้องไม่มีเหตุผิดปกติเกิดขึ้นหรือยังคงมีอยู่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องส่งมอบเงินมัดจำให้แก่ AAM เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การรับประกัน

ตามสัญญาเช่าเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้การรับประกันและการสนับสนุนสินค้าที่ผู้ผลิตได้ให้แก่ AAB ได้ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก็ได้รับการรับประกันและการสนับสนุนสินค้านี้ดังกล่าวตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าเครื่องบิน โดยมีเงื่อนไขว่าต้องไม่มีเหตุผิดปกติเกิดขึ้นหรือยังคงมีอยู่ และ/หรือยังไม่หมดอายุของสัญญา แล้วแต่กรณี คำรับประกันของผู้ผลิตดังกล่าวมักจะครอบคลุมถึงการซ่อมแซมหรือการเยียวยาจุดบกพร่องใดๆ ในเครื่องบิน ซึ่งรวมถึงการขอใช้สำหรับความเสียหายจากการใช้เครื่องบิน

ภายใต้สัญญาเช่าบางฉบับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญารับประกันตัวเครื่องบิน และสัญญารับประกันเครื่องยนต์แยกต่างหากกับ AAM ซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาเช่าหลัก เจ้าของ ผู้ผลิต และผู้ดูแลหลักประกัน แล้วแต่กรณี

การชดเชยค่าเสียหาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตกลงรับที่จะจ่ายภาษีและเงินที่ต้องชำระให้แก่หน่วยงานราชการต่างๆ และภายใต้สัญญาเช่าบางฉบับ ตกลงรับที่จะจ่ายภาษีและเงินที่ต้องชำระให้แก่เจ้าของเครื่องบิน ซึ่งเป็นผลจากการเช่าเครื่องบินแทน AAM นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังตกลงที่จะชดเชยให้กับ AAM เจ้าของเครื่องบิน ผู้ให้เช่าเครื่องบินหลัก คู่สัญญาผู้ยืมพนักงานและตัวแทนของบุคคลดังกล่าว สำหรับความเสียหายใดๆ ซึ่งเกิดขึ้นไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมจากเหตุบางประการซึ่งครอบคลุมถึง แต่ไม่จำกัดเฉพาะการให้เช่า การให้เช่าช่วง การซ่อมบำรุง หรือการซ่อมแซมเครื่องบิน

ข้อสัญญากระทำกร (Covenants)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตกลงกระทำกรบางประการภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน ซึ่งมีตัวอย่างของข้อสัญญากระทำกรภายใต้สัญญาดังกล่าว ดังนี้

- จัดทะเบียนเครื่องบินตามกฎหมายที่ใช้บังคับของรัฐที่ทำการจดทะเบียน
- จัดหาเอกสารเกี่ยวกับเครื่องบินให้แก่ AAM
- อนุญาตให้ผู้ดูแลหลักประกันตรวจสอบเครื่องบินหลังการซ่อมแซม ภายใต้เงื่อนไขตามสัญญาเช่าเครื่องบินแอร์เอเชีย
- ปิดประกาศบนเครื่องบินแจ้งถึง (1) สิทธิในหลักประกันของผู้ดูแลหลักประกัน และ (2) กรรมสิทธิ์ในเครื่องบิน
- บำรุงรักษาและใช้เครื่องบินตามมาตรฐานที่ใช้บังคับ ด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง
- การไม่ถอดชิ้นส่วนหรือเครื่องยนต์ใดๆ หรือการไม่ดัดแปลงเครื่องบินในลักษณะอื่นใด เว้นแต่จะได้รับอนุญาตภายใต้ข้อกำหนดของสัญญา

ความสูญเสีย

ในกรณีเหตุของความสูญเสียเกิดขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องชำระเงินตามจำนวนที่ตกลงไว้ภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินที่เกี่ยวข้อง โดยภายใต้สัญญาเช่าบางฉบับ หลังจากชำระเงินตามจำนวนที่ตกลงไว้ให้แก่ผู้ดูแลหลักประกันแล้ว AAM ตกลงที่จะดำเนินการให้เจ้าของกรรมสิทธิ์ในเครื่องบิน โอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยปราศจากสิทธิไต่เบี่ยหรือการรับประกันใดๆ ทั้งนี้เหตุของความสูญเสีย รวมถึง (1) ความเสียหายสิ้นเชิงที่เกิดขึ้นจริง หรือความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายสิ้นเชิงตามการประเมินประนีประนอมหรือตามข้อตกลง ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบิน (2) เครื่องบินถูกทำลาย ได้รับความเสียหายเกินกว่าจะซ่อมแซมได้ หรืออยู่ในสภาพไม่เหมาะสมที่จะใช้งานตามปกติอย่างถาวร (3) เครื่องบินถูกเรียกกรรมสิทธิ์ หรือกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินถูกยึดเป็นของรัฐบาล หรือของรัฐที่ทำการจดทะเบียน หรือของหน่วยงานผู้มีอำนาจอื่นใด และ (4) เครื่องบินถูกจี้ ขโมย ยึด กัก หรือถูกเรียกรื้องให้นำไปใช้งานหรือว่าจ้างในระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามสัญญา

เหตุผิดนัด

การเกิดเหตุผิดนัด มีผลเป็นการปฏิเสธสัญญาของบจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAM อาจยอมรับการปฏิเสธสัญญานั้น และบอกเลิกสัญญาดังกล่าว ดำเนินการทางศาลหรือเข้าครอบครองหรือรับมอบคืนเครื่องบิน โดยปกติแล้ว เหตุผิดนัดรวมถึง แต่ไม่จำกัดเฉพาะ (1) การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถชำระเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใต้สัญญา (2) การที่ บจ.

ไทยแอร์เอเชีย ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ใดๆ ภายใต้สัญญา ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ หรือไม่ได้รับการเยียวยาภายใน 15 วัน แล้วแต่กรณี (3) การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผิดนัดในหนี้ทางการเงินอื่นใดซึ่งมีมูลค่าเกินจำนวนจนถึง 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาเช่าเครื่องบินแต่ละฉบับ และไม่มีการชำระเมื่อถึงกำหนดชำระหรือมีเรียกให้หนี้ถึงชำระก่อนครบกำหนดอันเป็นผลมาจากการผิดนัด (4) การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินล้นพ้นตัว (5) กรณีมีเหตุการณ์หรือเหตุการณ์ต่อเนื่องใดๆ ที่ AAM เห็นว่ามีหรือน่าจะมีผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (6) การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้รับภายในกำหนดเวลา การเบิกถอน การระงับหรือการยกเลิก หรือไม่ได้รับการต่ออายุหรือไม่ได้รับอนุญาตให้เปลี่ยนแปลงซึ่งการอนุญาตใดๆ ที่ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียสามารถปฏิบัติตามหน้าที่ภายใต้สัญญา รวมถึง การได้รับใบสำคัญการจดทะเบียนเครื่องบิน ใบสำคัญสมรรถนะเครื่องบิน และใบอนุญาตสำหรับสายการบินหรือใบอนุญาตสำหรับการขนส่งทางอากาศอื่นใดที่จำเป็น (7) การไม่ชำระค่าธรรมเนียมใดๆ ที่องค์การเพื่อความปลอดภัยของการเดินอากาศแห่งยุโรป (European Organization for the Safety of Air Navigation) เรียกเก็บ (8) การจับกุม การริบ หรือการยึดเครื่องบินโดยไม่มีการปล่อยภายใน 15 วันทำการ และ (9) การละเมิดเงื่อนไขการตกลงยอมรับการด้อยสิทธิที่เกี่ยวข้อง

ค่าปรับจากการคืนเครื่องบินช้าก่อนกำหนด

สัญญาเช่าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ทำกับ AAM ในส่วนของเครื่องบินรุ่น โบอิง 737-300 ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้ในการประกอบกิจการก่อนหน้านี้นี้มีข้อกำหนดในการเรียกค่าปรับในกรณีที่เครื่องบินดังกล่าวถูกส่งคืนก่อนกำหนดระยะเวลาที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเครื่องบินแต่ละลำ หลังจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งคืนเครื่องบินรุ่น โบอิง 737-300 ก่อนกำหนดในปี 2551 และ ปี 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบันทึกประมาณการค่าปรับจากการส่งคืนเครื่องบินก่อนกำหนดเป็นเงิน 98.3 ล้านบาท และ 346.7 ล้านบาท ในปี 2551 และปี 2552 ตามลำดับ ซึ่งในระหว่างปี 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ปรับผลต่างระหว่างประมาณการกับจำนวนตามที่ยืนยันเป็นจำนวน 114.3 ล้านบาท โดยผลต่างดังกล่าวเกิดจากการที่บริษัทฯ สามารถยกเว้นการตรวจสอบทางเทคนิคบางขั้นตอนได้ในกระบวนการของการคืนเครื่อง ทั้งนี้ ไม่มีค่าปรับจากการคืนเครื่องบินช้าก่อนกำหนดใน **ปีงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554**

การซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

AAB เข้าทำสัญญาซ่อมแซมและซ่อมบำรุงหลายฉบับ รวมถึงสัญญาที่ทำกับ GE Commercial Aviation Services ซึ่งให้บริการครอบคลุมถึงเครื่องบินทุกลำที่กลุ่มแอร์เอเชียใช้อยู่ ตามข้อกำหนดของสัญญาที่ทำกับ GE Commercial Aviation Services อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับผลประโยชน์จากการใช้อัตราค่าธรรมเนียมการซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงที่ได้ตกลงไว้กับกลุ่มแอร์เอเชีย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนในอัตราคงที่สำหรับเครื่องบินแต่ละลำ

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องจ่ายเงินเพิ่มเติมรายเดือน หรือเป็นสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุงบางรายการสำหรับเครื่องบินแต่ละลำตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม เมื่อ บจ. ไทยแอร์เอเชียจำเป็นต้องจ่ายเงินเพิ่มเติมรายเดือน AAM ตกลงที่จะชำระคืนค่าซ่อมบำรุงบางรายการให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้เป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบิน โดยมีเงื่อนไขว่าต้องไม่มีเหตุผิดนัดเกิดขึ้นหรือยังคงมีอยู่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถเรียกวงเงินค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงคืนจาก AAM ทั้งนี้ การซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงเครื่องบินมีมูลค่า **838.8 ล้านบาท** 968.7 ล้านบาท 805.6 ล้านบาท และ **998.0723.4 ล้านบาท** ในปี 2551 ในปี 2552 ปี 2553 และใน **ปีงวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554** ตามลำดับ

5.6 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม และนโยบายการบริหารงานในบริษัทดังกล่าว

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งเน้นการลงทุนในกิจการที่มีศักยภาพในการเติบโต และสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการลงทุนในธุรกิจสายการบินราคาประหยัด เพื่อให้บริษัทฯ เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่ให้บริการแก่ผู้บริโภคได้อย่างครอบคลุม ทั้งนี้ การขออนุมัติจะต้องสอดคล้องเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547

การลงทุนในกิจการดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะเน้นการลงทุนระยะยาว โดยพิจารณาจากปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน รวมถึงแนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ เป็นสำคัญ นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการลงทุนในสัดส่วนที่มากพอเพื่อให้สามารถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ รวมทั้งการส่งเสริมกิจการที่เข้าลงทุนให้มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจมีการลงทุนในธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องในอนาคต ทั้งนี้การลงทุนจะต้องมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในการตัดสินใจลงทุนใดๆ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะทำการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการและพิจารณาถึงศักยภาพ รวมทั้งความเสี่ยงจากการลงทุน และนำเสนอแผนการลงทุนต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อพิจารณา รวมถึงให้คำแนะนำ เพื่อลดความเสี่ยงทางการลงทุนที่อาจเกิดขึ้น

นโยบายการบริหารงานในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

ในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ส่งตัวแทนของบริษัทฯ ไปเป็นกรรมการในบริษัทย่อย ซึ่งบุคคลดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับธุรกิจดังกล่าวและไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งในทางธุรกิจ โดยผู้แทนดังกล่าวจะต้องบริหารและจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และตามกฎหมายและระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และกฎหมายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมหรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป