

ที่ กบ 01/195

15 มิถุนายน 2564

เรื่อง ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และสรุปสาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการ
เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ตามที่เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ" หรือ "การบินไทย") ฟื้นฟูกิจการและตั้งผู้ทำแผนตามที่บริษัทฯ เสนอ และต่อมา เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 ที่ประชุมเจ้าหนี้ได้มีมติตามมาตรา 90/46 แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผน พร้อมทั้งมีมติตั้ง คณะกรรมการเจ้าหนี้จำนวน 7 คน นั้น

บริษัทฯ ขอแจ้งว่าในวันนี้ (15 มิถุนายน 2564) ศาลล้มละลายกลางได้กำหนดนัดฟังคำสั่งศาล ในการพิจารณาแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ ซึ่งหลังจากที่ศาลล้มละลายกลางได้พิจารณาคำคัดค้านแผน ฟื้นฟูกิจการของเจ้าหนี้จำนวน 2 ฉบับ คำชี้แจงของผู้ทำแผน ตลอดจนความเห็นของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ในประเด็นต่าง ๆ แล้ว ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอ แก้ไขแผน ตามมติของที่ประชุมเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 ซึ่งมีผลให้ผู้บริหารแผนที่ถูกเสนอ ชื่อตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องแก้ไขแผน ได้แก่ (1) นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ (2) นายพรชัย จีระเวช (3) นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ (4) นายไกรสร บารมีอวยชัย และ (5) นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้บริหารแผน โดยผู้บริหารแผน 2 คนมีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัทฯ ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะมีอำนาจหน้าที่ ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ ตลอดจนการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการต่อไป โดย บริษัทฯ ได้จัดทำสรุปสาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่แนบมาพร้อม กันนี้

บริษัทฯ ขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการฟื้นฟูกิจการ รวมถึงเจ้าหนี้ทุกท่านที่ให้ความเชื่อมั่นและยอมรับแผนฟื้นฟูกิจการและมอบโอกาสให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปภายใต้ กระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัทฯ เชื่อว่าผู้บริหารแผนพร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้การดำเนินการตาม แผนฟื้นฟูกิจการที่ได้กำหนดไว้ประสบความสำเร็จโดยเร็วที่สุด โดยบริษัทฯ จะแจ้งให้ทุกท่านทราบถึง ความคืบหน้าในการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เป็นระยะ ๆ ตามที่เหมาะสมต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร)

รักษาการแทนประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
และผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ

ฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร
โทร : 0-2545-4391

A STARALLIANCE MEMBER 

สาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

1. การจัดกลุ่มเจ้าหนี้

แผนฟื้นฟูกิจการของการบินไทยได้จัดกลุ่มเจ้าหนี้ออกเป็น 36 กลุ่ม โดยแบ่งออกเป็น เจ้าหนี้มีประกัน 1 กลุ่ม และเจ้าหนี้ไม่มีประกัน 35 กลุ่ม โดยในการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ มีจำนวนคำขอรับชำระหนี้ที่เจ้าหนี้ยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ทั้งสิ้น จำนวน 13,133 ราย เป็นภาระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างตามแผนตามมูลหนี้ที่เจ้าหนี้ขอรับชำระหนี้จำนวน 410,140,977,472.22 บาท ประกอบด้วยเงินต้นจำนวน 404,151,715,373.70 บาท และดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จำนวน 5,989,262,098.52 บาท (โดยเจ้าหนี้ที่ยื่นคำขอรับชำระหนี้เป็นสกุลเงินต่างประเทศ คิดคำนวณเป็นสกุลเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ วันที่ 14 กันยายน 2563) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

กลุ่มที่	เจ้าหนี้	ภาระหนี้ตามคำขอรับชำระหนี้ (หน่วย: ล้านบาท)		
		ภาระหนี้เงินต้น	ดอกเบี้ยและอื่นๆ	รวมภาระทั้งสิ้น
1	เจ้าหนี้มีประกัน	406,299,438.69	22,185,145.76	428,484,584.45
2	เจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าเครื่องบิน	5,410,025,134.23	45,227,386.07	5,455,252,520.31
3	เจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าซื้อเครื่องบิน	2,722,311,371.28	18,211,857.59	2,740,523,228.88
4	เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีใช้สถาบันการเงิน	12,827,461,287.24	326,303,347.37	13,153,764,634.61
5	เจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจากการขายเครื่องบิน	483,791,149.98	11,929,096.79	495,720,246.77
6	เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกัน	29,659,219,165.30	1,569,155,965.48	31,228,375,130.78
7	เจ้าหนี้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการเรียกเก็บภาษี/อากร	20,364,681,527.00	24,213,628.85	20,388,895,155.85
8	เจ้าหนี้พนักงาน	178,614,701.14	48,622,890.27	227,237,591.41
9	เจ้าหนี้ผู้โดยสารที่ขอคืนค่าบัตรโดยสาร (Refund)	1,346,172,540.95	77,192,266.73	1,423,364,807.68
10	เจ้าหนี้การค้า	16,412,879,057.84	382,127,590.21	16,795,006,648.04
11	เจ้าหนี้หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงและจำเป็นต่อกิจการด้านการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบิน	4,247,396,533.97	1,328,583,556.24	5,575,980,090.21
12	เจ้าหนี้เงินประกันการปฏิบัติตามสัญญา	135,867,431.91	2,799,134.09	138,666,566.00
13	เจ้าหนี้ค่าตอบแทนตัวแทนขายบัตรโดยสารค้างจ่าย	143,639,424.20	2,457,099.45	146,096,523.65
14	เจ้าหนี้เงินมัดจำ/เงินประกันการจองบัตรโดยสาร	166,224,531.26	5,526,539.61	171,751,070.87
15	เจ้าหนี้ที่ได้ชำระเงินคืนให้แก่ลูกค้าแทนการบินไทยกรณีลูกค้าปฏิเสธการชำระเงิน (Chargeback)	3,523,926,965.49	-	3,523,926,965.49
16	ผู้มีสิทธิใช้ไมล์สะสมที่โอนคำขอรับชำระหนี้	245,570,519.99	4,118.27	245,574,638.26

กลุ่มที่	เจ้าหนี้	ภาระหนี้ตามคำขอรับชำระหนี้ (หน่วย: ล้านบาท)		
		ภาระหนี้เงินต้น	ดอกเบี้ยและอื่นๆ	รวมภาระทั้งสิ้น
17	ผู้ถือหุ้นที่ยื่นคำขอรับชำระหนี้	44,000.00	50,440.27	94,440.27
18	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2563	6,583,800,000.00	144,376,739.33	6,728,176,739.33
19	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2564	7,973,900,000.00	207,716,521.61	8,181,616,521.61
20	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2565	10,969,000,000.00	274,882,548.49	11,243,882,548.49
21	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2566	6,653,000,000.00	162,695,871.79	6,815,695,871.79
22	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2567	5,840,000,000.00	189,619,864.69	6,029,619,864.69
23	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2568	6,299,000,000.00	159,485,383.89	6,458,485,383.89
24	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2569	3,611,000,000.00	120,218,141.35	3,731,218,141.35
25	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2570	3,000,000,000.00	101,186,292.40	3,101,186,292.40
26	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2571	6,602,000,000.00	197,982,548.86	6,799,982,548.86
27	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2572	4,219,000,000.00	84,796,322.49	4,303,796,322.49
28	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2573	1,200,000,000.00	37,617,324.04	1,237,617,324.04
29	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2575	2,000,000,000.00	76,612,504.70	2,076,612,504.70
30	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2576	2,700,000,000.00	78,751,102.67	2,778,751,102.67
31	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2577	3,957,000,000.00	84,372,575.87	4,041,372,575.87
32	เจ้าหนี้สถาบันการเงินผู้ออกหนังสือค้ำประกัน	533,712,023.16	-	533,712,023.16
33	บุคคลที่วางหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญาไว้กับการบินไทย	107,708,846.24	158,456.27	107,867,302.51
34	เจ้าหนี้การผูกพันตามสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินสายใหญ่ที่มีความจำเป็นต่อการประกอบธุรกิจการบินของการบินไทยอย่างยั่งยืน	39,337,180,345.27	81,254,101.39	39,418,434,446.66
35	เจ้าหนี้การผูกพันจากการเช่า/เช่าซื้อเครื่องบิน ในส่วนที่ผู้ทำแผนเห็นว่า เป็นหนี้ที่เกิดขึ้นหลังวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ	191,441,903,738.95	83,465,784.14	191,525,369,523.09
36	เจ้าหนี้ที่ยึดหน่วงเครื่องบินที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินงาน	2,849,385,639.58	39,479,951.50	2,888,865,591.08
	รวมทั้งหมด	404,151,715,373.70	5,989,262,098.52	410,140,977,472.22

ทั้งนี้ ผู้ทำแผนและเจ้าหนี้ได้ยื่นคัดค้านคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บางรายต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ โดยมีภาระหนี้จำนวนประมาณ 200,000 ล้านบาทที่ผู้ทำแผนเห็นว่าเป็นภาระหนี้ที่เกิดขึ้นหลังวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ จึงถือเป็นภาระหนี้ที่ไม่อาจยื่นขอรับชำระหนี้ในคดีฟื้นฟูกิจการ ดังนั้น ภาระหนี้ดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงไปตามคำสั่งในคำขอรับชำระหนี้อันเป็นที่สุดของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ และ/หรือ ศาล (แล้วแต่กรณี) และแผน

กำหนดให้มีการชำระหนี้ตามคำสั่งให้ได้รับชำระหนี้ของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ศาลล้มละลายกลาง ศาลอุทธรณ์ คดีชั้นอุทธรณ์ หรือศาลฎีกา (แล้วแต่กรณี) ซึ่งเป็นคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้

2. การปรับโครงสร้างทุน

แผนฟื้นฟูกิจการกำหนดการปรับโครงสร้างทุนของบริษัทฯ ไว้ในข้อ 5.6 ของแผนฟื้นฟูกิจการ โดย ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 การบินไทยมีทุนจดทะเบียนจำนวน 26,989,009,500 บาท (2,698,900,950 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) โดยเป็นทุนชำระแล้วจำนวน 21,827,719,170 บาท (2,182,771,917 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) และ ณ วันดังกล่าว การบินไทยมีผลขาดทุนสะสมจำนวน 64,912,997,240 บาท และมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 1,862,979,154 บาท

การบินไทยจะดำเนินการปรับโครงสร้างทุน ดังต่อไปนี้

- (1) ภายใน 60 วันนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน การบินไทยจะดำเนินการลดทุนจดทะเบียนจากจำนวน 26,989,009,500 บาท ให้เหลือจำนวน 21,827,719,170 บาท โดยการตัดหุ้นในการบินไทยที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่าย จำนวน 516,129,033 หุ้น
- (2) หลังจากการลดทุนดังกล่าวข้างต้น การบินไทยจะดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียนเพื่อรองรับการจัดสรรและการออกหุ้นตามสัญญาการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน (Share Option) (“สิทธิในการซื้อหุ้น”) จำนวน 196,449,472,520 บาท จากทุนจดทะเบียนเดิมจำนวน 21,827,719,170 บาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่จำนวน 218,277,191,690 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่จำนวน 19,644,947,252 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท การบินไทยจะจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนในข้อนี้ ดังนี้
 - (ก) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทย จำนวนไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ให้แก่เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 และ / หรือ ผู้รับโอนสิทธิในการซื้อหุ้นในราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น
ทั้งนี้ การจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนให้แก่เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 และ / หรือ ผู้รับโอนสิทธิในการซื้อหุ้นที่จะเข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนตามข้อนี้อาจทำในคราวเดียวหรือหลายคราวก็ได้
 - (ข) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทย จำนวนไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ให้แก่เจ้าหนี้ที่ให้สินเชื่อใหม่ตามข้อ 5.8.2 และ/หรือ ผู้รับโอนสิทธิในการซื้อหุ้นในราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น
ทั้งนี้ การจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนให้แก่เจ้าหนี้ที่ให้สินเชื่อใหม่ และ/หรือ ผู้รับโอนสิทธิในการซื้อหุ้น ที่จะเข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนตามข้อนี้อาจทำในคราวเดียวหรือหลายคราวก็ได้
- (3) ในปีที 4 นับจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน การบินไทยจะดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียนเพื่อรองรับการแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ 5.3 จำนวน 19,036,081,760 บาท จากทุนจดทะเบียนเดิมจำนวน 218,277,191,690 บาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่จำนวน 237,313,273,450 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่จำนวน 1,903,608,176 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท และจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ

การบินไทย จำนวนไม่เกิน 1,903,608,176 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ให้แก่เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้รายที่แสดงความประสงค์ที่จะแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นหุ้นสามัญตามเงื่อนไขการคำนวณดอกเบี้ยใหม่ที่กำหนดไว้ในข้อ 5.3 ในราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น

- (4) แผนในข้อ 5.6 (3) และ 5.8 กำหนดเงื่อนไขการใช้สิทธิในการซื้อหุ้นเพิ่มทุน ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการและเจ้าหนี้ผู้ให้สินเชื่อใหม่แก่บริษัทฯ
- (5) ภายหลังจากกระบวนการการปรับโครงสร้างทุนและการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนเสร็จสิ้นลง หากปรากฏว่ายังมีหุ้นเพิ่มทุนที่ไม่ได้รับการจัดสรร และ/หรือ ออกหุ้น ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการลดทุนจดทะเบียนเพื่อตัดหุ้นส่วนที่ไม่ได้รับการจัดสรร และ/หรือ ออกหุ้นได้

3. การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้

แผนฟื้นฟูกิจการกำหนดวิธีการชำระหนี้ไว้ในข้อ 5.3 และเอกสารแนบ 4 ของแผน โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

3.1 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 1 เจ้าหนี้มีประกัน

(1) เจ้าหนี้ที่มีทรัพย์สินของการบินไทยเป็นหลักประกันตามสัญญาหลักประกันทางธุรกิจ

ภาระหนี้เงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ตามคำขอรับชำระหนี้รวมจำนวนทั้งสิ้น 418,281,603.30 บาท มูลหนี้ดังกล่าวเป็นมูลหนี้เงินให้กู้ยืมและมีทรัพย์สินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของการบินไทย ได้แก่ เครื่องบินจำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์จำนวน 4 เครื่อง เป็นหลักประกันตามสัญญาหลักประกันทางธุรกิจ โดยจำนวนหนี้มีประกันของเจ้าหนี้จะพิจารณาจากราคาประเมินของเครื่องบินและเครื่องยนต์ที่เป็นประกัน หรือวงเงินประกันที่กำหนดไว้ในสัญญา แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า สำหรับจำนวนหนี้ส่วนที่เกินกว่าราคาประเมินหรือวงเงินประกันดังกล่าว จะถือว่าเป็นหนี้ไม่มีประกันและได้รับการจัดกลุ่มเป็นเจ้าหนี้กลุ่มที่ 6

เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้น ดอกเบี้ยคงค้าง และค่าใช้จ่ายเป็นเงินจำนวนประมาณ 418.2 ล้านบาท จะได้รับชำระจากการขายทรัพย์สินที่เป็นหลักประกันตามสัญญาหลักประกันทางธุรกิจภายใน 2 ปีนับจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน และได้รับดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 5.75 ต่อปี โดยคำนวณนับจากวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการจนถึงวันที่เจ้าหนี้กลุ่มนี้ได้รับชำระหนี้ครบถ้วน ทั้งนี้ วิธีการขายทรัพย์สินที่เป็นหลักประกัน เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผน

(2) เจ้าหนี้ที่มีทรัพย์สินของการบินไทยเป็นหลักประกันประเภทสิทธิยึดหน่วง

เจ้าหนี้ได้รับการชำระหนี้ในส่วนที่มีฐานะเป็นเจ้าหนี้มีประกันตามกฎหมาย รวมเป็นเงินต้น 9,866,940.75 บาท และดอกเบี้ย 336,040.40 บาทโดยเจ้าหนี้ตกลงยินยอมให้การบินไทยไม่ต้องชำระดอกเบี้ยหลังวันที่ศาลมีคำสั่งฟื้นฟูกิจการจนถึงวันที่เจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้ครบถ้วน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการยึดหน่วงทรัพย์สิน และจะได้รับชำระหนี้โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ตามความจำเป็นและความสำคัญในการดำเนินงานของอะไหล่ที่เจ้าหนี้ยึดหน่วงไว้ ดังนี้

- (2.1) อะไหล่ที่จำเป็นต่อการดำเนินงาน เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ ร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นจำนวน 2,941,317.24 บาท และดอกเบี้ยจำนวน 158,105.87 บาท ภายใน 2 เดือนนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่ง

เห็นชอบด้วยแผนโดยเจ้าหนี้จะต้องคืนทรัพย์สินหลักประกันดังกล่าวในสภาพซ่อมแซมเสร็จสิ้นสมบูรณ์ พร้อมหนังสือรับรองการซ่อมให้กับการบินไทย และจะได้รับชำระหนี้หลังจากมีการตรวจรับโดยการการบินไทยเรียบร้อยแล้ว

- (2.2) อะไหล่ที่กระทบต่อราคาเครื่องบิน เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ ร้อยละ 100 ของภาระหนี้ต้นเงินจำนวน 5,327,015.37 บาท และดอกเบี้ยจำนวน 144,021.61 บาท ภายใน 6 เดือนนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน โดยเจ้าหนี้จะต้องคืนทรัพย์สินหลักประกันดังกล่าวในสภาพซ่อมแซมเสร็จสิ้นสมบูรณ์ พร้อมหนังสือรับรองการซ่อมให้กับการบินไทย และจะได้รับชำระหนี้หลังจากมีการตรวจรับโดยการการบินไทยเรียบร้อยแล้ว
- (2.3) อะไหล่ที่ไม่จำเป็นต่อการดำเนินงาน เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ ร้อยละ 100 ของภาระหนี้ต้นเงินจำนวน 1,598,608.14 บาท และดอกเบี้ยจำนวน 33,912.92 บาท จะได้รับชำระจากการขายทรัพย์สินที่เป็นหลักประกันภายใน 2 ปีนับจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน ทั้งนี้ วิธีการขายทรัพย์สินที่เป็นหลักประกัน เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผน

3.2 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 2 เจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าเครื่องบิน

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 2 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยหนี้ค่าเช่าคงค้าง และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จำนวน 3,425 ล้านบาท หนี้เงินวางประกันคงค้าง (Security Deposit) จำนวน 1,864 ล้านบาท หนี้เงินสำรองค่าบำรุงรักษาคงค้าง (Maintenance Reserve) จำนวน 121 ล้านบาท และหนี้ดอกเบี้ยคงค้าง จำนวน 45 ล้านบาท รวมจำนวน 5,455 ล้านบาท โดยเจ้าหนี้จะได้รับการชำระหนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) ร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างในส่วนค่าเช่าคงค้างและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ หนี้เงินวางประกันคงค้าง (Security Deposit) หนี้เงินสำรองค่าบำรุงรักษาคงค้าง (Maintenance Reserve) ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 2 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยเจ้าหนี้จะได้รับการชำระเป็นรายครึ่งปี ภายใน 7 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 3 ปี
- (2) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน

3.3 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 3 เจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าซื้อเครื่องบิน

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 3 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยหนี้ค่าเช่าคงค้าง ค่าธรรมเนียมตัวแทนสินเชื่อ และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จำนวน 2,722 ล้านบาท และหนี้ดอกเบี้ยคงค้าง จำนวน 18 ล้านบาท รวมจำนวน 2,741 ล้านบาท โดยเจ้าหนี้จะได้รับการชำระหนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) ร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างในส่วนค่าเช่าคงค้าง ค่าธรรมเนียมตัวแทนสินเชื่อ และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 3 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยเจ้าหนี้จะได้รับการชำระเป็นรายครึ่งปี ภายใน 7 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 3 ปี

- (2) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน

3.4 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีสถาบันการเงิน

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยหนี้เงินต้นคงค้างจำนวน 12,827 ล้านบาท และหนี้ดอกเบี้ยคงค้างจำนวน 326 ล้านบาท รวมจำนวน 13,154 ล้านบาท โดยเจ้าหนี้จะได้รับการชำระหนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) ร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยเจ้าหนี้จะได้รับชำระเป็นรายครึ่งปี ภายใน 12 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 5 ปี
เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 จะได้รับดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้นในอัตราร้อยละ 1.50 ต่อปี โดยชำระเป็นรายเดือน ณ วันทำการสุดท้ายของแต่ละเดือน โดยใน 3 ปีแรกนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน ดอกเบี้ยส่วนนี้จะถูกตั้งพักไว้ สำหรับดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักใน 3 ปีแรกของแผน เจ้าหนี้อาจเลือกวิธีการรับชำระหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพัก เมื่อการปรับไทยชำระภาระหนี้เงินต้นครบถ้วนแล้ว หรือเลือกรับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักทั้งจำนวนเป็นหุ้นสามัญของการปรับไทยมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท และกำหนดราคาแปลงหนี้เป็นหุ้นที่ราคาหุ้นละ 2.5452 บาท ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6 ของแผน
- (2) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน

3.5 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 เจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจากการขายเครื่องบิน

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยหนี้เงินต้นคงค้างจำนวน 484 ล้านบาท และหนี้ดอกเบี้ยคงค้างจำนวน 12 ล้านบาท รวมจำนวน 496 ล้านบาท จะได้รับการชำระหนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) ภาระหนี้ส่วนที่ 1: ร้อยละ 50 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยเจ้าหนี้จะได้รับชำระเป็นรายครึ่งปี ภายใน 12 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 5 ปี
เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 จะได้รับดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้นในอัตราร้อยละ 1.50 ต่อปี โดยชำระเป็นรายเดือน ณ วันทำการสุดท้ายของแต่ละเดือนโดยใน 3 ปีแรกนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน ดอกเบี้ยส่วนนี้จะถูกตั้งพักไว้ และการปรับไทยจะเริ่มชำระดอกเบี้ยในส่วนนี้ตั้งแต่ปีที่ 4 ของแผนเป็นต้นไป โดยจะได้รับชำระหนี้เมื่อการปรับไทยชำระภาระหนี้เงินต้นครบถ้วนแล้ว หรือเลือกรับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักทั้งจำนวนเป็นหุ้นสามัญของการปรับไทยมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท และกำหนดราคาแปลงหนี้เป็นหุ้นที่ราคาหุ้นละ 2.5452 บาท ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6 ของแผน
- (2) ภาระหนี้ส่วนที่ 2: ร้อยละ 50 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยเจ้าหนี้จะได้รับชำระเป็นรายครึ่งปี ภายใน 15 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 12 ปี

เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 จะได้รับดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้น อัตราร้อยละ 1 ต่อปี โดยชำระเป็นรายเดือน ณ วันทำการสุดท้ายของแต่ละเดือน โดยใน 6 ปีแรกนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน ดอกเบี้ยส่วนนี้จะถูกตั้งพักไว้ และการบินไทยจะเริ่มชำระดอกเบี้ยในส่วนนี้ตั้งแต่ปีที่ 7 ของแผนเป็นต้นไป โดยจะได้รับชำระหนี้เมื่อการบินไทยชำระภาระหนี้เงินต้นครบถ้วนแล้ว หรือเลือกรับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักทั้งจำนวนเป็นหุ้นสามัญของการบินไทยมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท และกำหนดราคาแปลงหนี้เป็นทุนที่ราคาหุ้นละ 2.5452 บาท ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6 ของแผน

- (3) ในกรณีที่เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 ได้รับเงินใด ๆ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาโอนสิทธิเรียกร้อง (สัญญา Residual Proceeds Assignment และ Deed of Security Assignment จำนวนรวม 4 ฉบับ) จะต้องนำเงินที่เจ้าหนี้ได้รับตามสัญญาดังกล่าวมาหักออกจากภาระหนี้คงเหลือตามภาระหนี้ส่วนที่ 2 เป็นลำดับแรก และภาระหนี้คงเหลือตามภาระหนี้ส่วนที่ 1 เป็นลำดับถัดไป
- (4) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) (2) และ (3) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันทีที่เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 ได้รับชำระตามข้อ (1) (2) และ (3) ครบถ้วน

3.6 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกัน

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยหนี้เงินต้นคงค้างจำนวน 29,659 ล้านบาท และหนี้ดอกเบี้ยคงค้างจำนวน 1,569 ล้านบาท จำนวนรวม 31,228 ล้านบาท โดยเจ้าหนี้จะได้รับการชำระหนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) **ภาระหนี้ส่วนที่ 1: ร้อยละ 50** ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยเจ้าหนี้จะได้รับชำระเป็นรายครึ่งปี ภายใน 12 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 5 ปี
เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 จะได้รับดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้นในอัตราร้อยละ 1.50 ต่อปี โดยชำระเป็นรายเดือน ณ วันทำการสุดท้ายของแต่ละเดือนโดยใน 3 ปีแรกนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน ดอกเบี้ยส่วนนี้จะถูกตั้งพักไว้ และการบินไทยจะเริ่มชำระดอกเบี้ยในส่วนนี้ตั้งแต่ปีที่ 4 ของแผนเป็นต้นไป โดยจะได้รับชำระหนี้ เมื่อการบินไทยชำระภาระหนี้เงินต้นครบถ้วนแล้ว หรือเลือกรับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักทั้งจำนวนเป็นหุ้นสามัญของการบินไทยมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท และกำหนดราคาแปลงหนี้เป็นทุนที่ราคาหุ้นละ 2.5452 บาท ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6 ของแผน
- (2) **ภาระหนี้ส่วนที่ 2: ร้อยละ 50** ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยเจ้าหนี้จะได้รับชำระเป็นรายครึ่งปี ภายใน 15 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 12 ปี
เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 จะได้รับดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้น อัตราร้อยละ 1 ต่อปี โดยชำระเป็นรายเดือน ณ วันทำการสุดท้ายของแต่ละเดือน โดยใน 6 ปีแรกนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน ดอกเบี้ยส่วนนี้จะถูกตั้งพักไว้ และการบินไทยจะเริ่มชำระดอกเบี้ยในส่วนนี้ตั้งแต่ปีที่ 7 ของแผนเป็นต้นไป โดยจะได้รับชำระหนี้เมื่อการบินไทยชำระภาระหนี้เงินต้นครบถ้วนแล้ว หรือเลือกรับชำระหนี้ด้วยการ

แปลงหนึ่ดอกเบี๋ยใหม่ตั้งพักทั้งจำนวนเป็นหุ้นสามัญของการบินไทยมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท และกำหนดราคาแปลงหนึ่เป็นทุนที่ราคาหุ้นละ 2.5452 บาท ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6 ของแผน

- (3) ภาระหนึ่ส่วนที่เหลืออกจาก (1) และ (2) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนึ่ทั้งจำนวนทันทีที่เจ้าหนึ่กลุ่มที่ 6 ได้รับชำระตามข้อ (1) และ (2) ครบถ้วน

3.7 เจ้าหนึ่กลุ่มที่ 7 เจ้าหนึ่หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการเรียกเก็บภาษี/อากร

ภาระหนึ่ของเจ้าหนึ่กลุ่มที่ 7 ตามคำขอรับชำระหนึ่ที่นำมาปรับโครงสร้างหนึ่ ประกอบด้วยหนึ่เงินต้นคงค้างจำนวน 20,365 ล้านบาท และหนึ่ดอกเบี๋ยคงค้างจำนวน 24 ล้านบาท จำนวนรวม 20,389 ล้านบาท ซึ่งเป็นภาระหนึ่ที่ไม่ใช่ภาระหนึ่ที่มีบุริมสิทธิตามมาตรา 90/58 ประกอบมาตรา 130 แห่ง พ.ร.บ.ล้มละลายฯ โดยเจ้าหนึ่จะได้รับการชำระหนึ่ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) ภาระหนึ่ที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการตามคำขอรับชำระหนึ่ ประกอบด้วยหนึ่เงินต้นคงค้างจำนวน 204 ล้านบาท ดอกเบี๋ย เบี๋ยปรับ เงินเพิ่มและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จำนวน 24 ล้านบาท จำนวนรวม 228 ล้านบาท จะได้รับการชำระหนึ่ในอัตราร้อยละ 100 ของภาระหนึ่เงินต้นคงค้าง ดอกเบี๋ย เบี๋ยปรับ เงินเพิ่มและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของเจ้าหนึ่กลุ่มที่ 7 ในส่วนที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนึ่ โดยเจ้าหนึ่จะได้รับการชำระเป็นรายครั้งปี ภายใน 5 ปี โดยมีระยะเวลาปลดหนึ่ 3 ปี

ดอกเบี๋ยคงค้างเดิม จะได้รับชำระหนึ่ร้อยละ 100 เมื่อได้รับชำระภาระหนึ่เงินต้นครบถ้วน

- (2) ภาระหนึ่ที่จะเกิดขึ้นหากการบินไทยผิดเงื่อนไขบัตรส่งเสริมการลงทุน ตามคำขอรับชำระหนึ่จำนวนรวม 20,161 ล้านบาท จะได้รับการจัดสรรชำระหนึ่ในอัตราร้อยละ 100 ของภาระค่าปรับหรือภาษีที่เกิดขึ้นหากการบินไทยผิดเงื่อนไขบัตรส่งเสริมการลงทุนภายหลังจากศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนึ่ โดยจะได้รับชำระหนึ่ภายในปีที่ 15

3.8 เจ้าหนึ่กลุ่มที่ 8 เจ้าหนึ่พนักงาน

ภาระหนึ่ของเจ้าหนึ่กลุ่มที่ 8 ตามคำขอรับชำระหนึ่ที่นำมาปรับโครงสร้างหนึ่ ประกอบด้วยหนึ่เงินต้นคงค้างจำนวน 179 ล้านบาท และหนึ่ดอกเบี๋ยคงค้างจำนวน 49 ล้านบาท รวมจำนวน 227 ล้านบาท โดยเจ้าหนึ่จะได้รับการชำระหนึ่ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) ร้อยละ 100 ของภาระหนึ่เงินต้นคงค้างของเจ้าหนึ่กลุ่มที่ 8 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนึ่ โดยเจ้าหนึ่จะได้รับการชำระเป็นรายครั้งปี ภายในปีที่ 2

หากภาระหนึ่เงินต้นคงค้างของเจ้าหนึ่กลุ่มที่ 8 ส่วนใดเป็นภาระหนึ่ที่มีบุริมสิทธิตามมาตรา 90/58 (2) ประกอบมาตรา 130 (6) แห่ง พ.ร.บ. ล้มละลายฯ เจ้าหนึ่จะได้รับการชำระหนึ่ส่วนดังกล่าวภายใน 1 เดือนนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน ทั้งนี้ การชำระหนึ่จะต้องเป็นไปตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนึ่

- (2) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่ ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน

3.9 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 9 เจ้าหนี้ผู้โดยสารที่ขอคืนค่าบัตรโดยสาร (Refund)

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 9 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยหนี้เงินต้นคงค้าง จำนวน 1,346 ล้านบาท และหนี้ดอกเบี้ยคงค้างจำนวน 77 ล้านบาท รวมจำนวน 1,423 ล้านบาท โดยเจ้าหนี้จะได้รับการชำระหนี้ร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 9 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ ด้วยวิธีการชำระคืนเงินค่าบัตรโดยสารตามวิธีปกติที่การบินไทยปฏิบัติ ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2567 ทั้งนี้ การบินไทย อาจเสนอบัตรกำนัลเดินทาง (Travel Voucher) แก่ผู้โดยสารเพื่อใช้แทนเงินสดในการซื้อบัตรโดยสาร การซื้อสินค้า และ/หรือ บริการตามเงื่อนไขของบัตรกำนัลเดินทาง (Travel Voucher)

3.10 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 10 เจ้าหนี้การค้า

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 10 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยหนี้เงินต้นคงค้าง จำนวน 16,413 ล้านบาท และหนี้ดอกเบี้ยคงค้างจำนวน 382 ล้านบาท รวมจำนวน 16,795 ล้านบาท โดยเจ้าหนี้จะได้รับการชำระหนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) ร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 10 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยเจ้าหนี้จะได้รับการชำระเป็นรายครึ่งปี ภายใน 7 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 3 ปี
- (2) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่ ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน

3.11 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 11 เจ้าหนี้หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงและจำเป็นต่อกิจการด้านการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบิน

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 11 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยหนี้เงินต้นคงค้าง จำนวน 4,247 ล้านบาท และหนี้ดอกเบี้ยคงค้างจำนวน 1,329 ล้านบาท รวมจำนวน 5,576 ล้านบาท จะได้รับการชำระหนี้ในอัตราร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างและดอกเบี้ยคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 11 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยเจ้าหนี้จะได้รับการชำระเป็นรายครึ่งปี ภายใน 5 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 3 ปี และดอกเบี้ยคงค้างเดิม จะได้รับชำระหนี้ร้อยละ 100 เมื่อได้รับชำระภาระหนี้เงินต้นครบถ้วน

3.12 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 12 เจ้าหนี้เงินประกันการปฏิบัติตามสัญญา

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 12 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยหนี้เงินต้นคงค้าง จำนวน 136 ล้านบาท และหนี้ดอกเบี้ยคงค้างจำนวน 3 ล้านบาท รวมจำนวน 139 ล้านบาท จะได้รับการชำระหนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) ในกรณีที่กำหนดระยะเวลาคืนเงินประกันตามเงื่อนไขของสัญญาครบกำหนดภายในปีที่ 3 ของแผน เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ในอัตราร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 12 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ ภายในวันทำการสุดท้ายของปีที่ 3 ของแผน โดยไม่มีดอกเบี้ยในระหว่างการผ่อนชำระ โดยมีเงื่อนไขว่าเจ้าหนี้จะต้อง (ก) ได้ปฏิบัติตามสัญญาหรือปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญา หรือภาระผูกพันเรียบร้อยแล้ว และ (ข) ไม่มีข้อโต้แย้งหรือข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญาหรือปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว
- (2) ในกรณีที่กำหนดระยะเวลาคืนเงินประกันตามเงื่อนไขของสัญญา หรือเงื่อนไขการรับเงินประกันตาม (ก) และ (ข) ข้างต้น ครบกำหนดและครบถ้วนหลังปีที่ 3 ของแผน เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ในอัตราร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ ภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ครบกำหนดระยะเวลาและเงื่อนไขดังกล่าว
- (3) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) หรือ (2) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน

ทั้งนี้ หากปรากฏชัดเจนต่อผู้ทำแผนหรือผู้บริหารแผนว่าเจ้าหนี้ในกลุ่มที่ 10 รายใดเป็นเจ้าหนี้ในมูลหนี้เงินประกัน กล่าวคือ ได้วางเงินสด แคชเชียร์เชค หรือตราสารที่เทียบเท่าเงินสด เป็นประกันการปฏิบัติตามสัญญาหรือการปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ไว้กับการบินไทย ภาระหนี้ในมูลหนี้ดังกล่าวให้ถือเป็นภาระหนี้ในกลุ่มนี้ และให้ได้รับชำระคืนตามเงื่อนไขและวิธีการชำระหนี้เช่นเดียวกันกับเจ้าหนี้กลุ่มนี้

3.13 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 13 เจ้าหนี้ค่าตอบแทนตัวแทนขายบัตรโดยสารค้างจ่าย

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 13 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยหนี้เงินต้นคงค้างจำนวน 144 ล้านบาท และหนี้ดอกเบี้ยคงค้างจำนวน 2 ล้านบาท รวมจำนวน 146 ล้านบาท จะได้รับการชำระหนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) แผนกำหนดให้การบินไทยชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ในกลุ่มนี้โดยการให้วงเงินแก่เจ้าหนี้แต่ละรายเท่ากับร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นตามจำนวนที่ไม่มีข้อพิพาทในกระบวนการสอบสวนคำขอรับชำระหนี้ หรือในจำนวนตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ เพื่อนำมาใช้แทนเงินสดในการซื้อสินค้า และ/หรือ บริการจากการบินไทยสำหรับการทำธุรกรรมในอนาคต โดยจำนวนเงินค่าสินค้า และ/หรือ บริการที่เจ้าหนี้สามารถให้วงเงินแทนเงินสดได้ จะต้องไม่เกินร้อยละ 70 ของค่าสินค้าและบริการในแต่ละรายการ ทั้งนี้ เจ้าหนี้ต้องให้วงเงินภายในวันทำการสุดท้ายของปีที่ 2 ของแผน
- (2) หลังจากวันทำการสุดท้ายของปีที่ 2 ของแผน หากเจ้าหนี้รายใดยังคงมีภาระหนี้เงินต้นคงเหลือหลังการให้วงเงินแทนเงินสด และ/หรือ ไม่ได้มีการให้วงเงินตามข้อ (1) ข้างต้น เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้เงินต้นจำนวนร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงเหลือดังกล่าว ภายใน 90 วันนับจากวันที่ครบกำหนดตามข้อ (1) ข้างต้น
- (3) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) และ/หรือ (2) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน

3.14 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 14 เจ้าหนี้เงินมัดจำ/เงินประกันการจองบัตรโดยสาร

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 14 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยหนี้เงินต้นคงค้างจำนวน 166 ล้านบาท และหนี้ดอกเบี้ยคงค้างจำนวน 6 ล้านบาท รวมจำนวน 172 ล้านบาท จะได้รับการชำระหนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) แผนกำหนดให้การบินไทยชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ในกลุ่มนี้โดยการให้วงเงินแก่เจ้าหนี้แต่ละรายเท่ากับร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นตามจำนวนที่ไม่มีข้อพิพาทในกระบวนการสอบสวนคำขอรับชำระหนี้ หรือในจำนวนตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ เพื่อนำมาใช้แทนเงินสดในการซื้อสินค้า และ/หรือ บริการจากการบินไทยสำหรับการทำธุรกรรมในอนาคต โดยจำนวนเงินค่าสินค้า และ/หรือ บริการที่เจ้าหนี้สามารถให้วงเงินแทนเงินสดได้ จะต้องไม่เกินร้อยละ 70 ของค่าสินค้าและบริการในแต่ละรายการ ทั้งนี้ เจ้าหนี้ต้องให้วงเงินภายในวันทำการสุดท้ายของปีที่ 2 ของแผน
- (2) หลังจากวันทำการสุดท้ายของปีที่ 2 ของแผน หากเจ้าหนี้รายใดยังคงมีภาระหนี้เงินต้นคงเหลือหลังการให้วงเงินแทนเงินสด และ/หรือ ไม่ได้มีการใช้วงเงินตามข้อ (1) ข้างต้น เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้เงินต้นจำนวนร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงเหลือดังกล่าว ภายใน 90 วันนับจากวันที่ครบกำหนดตามข้อ (1) ข้างต้น
- (3) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) และ/หรือ (2) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน

3.15 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 15 เจ้าหนี้ที่ได้ชำระเงินคืนให้แก่ลูกค้าแทนการการบินไทยกรณีถูกค่าปฏิเสธการชำระเงิน (Chargeback)

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 15 ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วยเงินต้นคงค้างจำนวน 3,524 ล้านบาท จะได้รับการชำระหนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

- (1) ร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 15 ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ทั้งจำนวน ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2567
- (2) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน

3.16 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 16 ผู้มีสิทธิใช้ไมล์สะสมที่ยื่นคำขอรับชำระหนี้

ผู้ทำแผนเห็นว่ามูลหนี้ของเจ้าหนี้ในกลุ่มนี้ไม่ใช่หนี้เงินอันจะขอรับชำระหนี้ได้ตามกฎหมาย แต่เป็นหนี้จากการที่การบินไทยมีภาระให้ใช้ไมล์สะสมแลกสินค้าหรือบริการ โดยผู้ถือไมล์สะสมยังสามารถใช้สิทธิแลกไมล์สะสมเพื่อแลกสินค้าหรือบริการได้ตามเงื่อนไขและข้อกำหนดของโปรแกรมมัลติแอร์คิดพลัสหรือตามที่การบินไทยประกาศสิทธิประโยชน์เพิ่มเติม

ดังนั้น แผนจึงกำหนดให้เจ้าหนี้ในกลุ่มนี้มีสิทธิใช้ไมล์สะสมตามสิทธิของตนตามเงื่อนไขและข้อกำหนดของโปรแกรมมัลติแอร์คิดพลัส หรือตามที่การบินไทยประกาศสิทธิประโยชน์เพิ่มเติม โดยให้ขยายระยะเวลาการใช้

ไมล์สะสมให้แก่สมาชิกของโปรแกรมไมล์สะสมหรือคู่ค้าสำหรับไมล์สะสมที่จะหมดอายุในปี 2565 หรือก่อนหน้านั้น ออกไปจนถึงสิ้นปี 2566 ทั้งนี้ หากในปี 2565 การบินไทยยังไม่สามารถกลับมาให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศได้อย่างมีนัยสำคัญ ให้ผู้บริหารแผนขยายระยะเวลาการใช้ไมล์สะสมให้แก่สมาชิกของโปรแกรมไมล์สะสมหรือคู่ค้าสำหรับไมล์สะสมออกไปอีกตามความเหมาะสม แต่ไม่น้อยกว่า 1 ปี

3.17 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 17 ผู้ถือหุ้นที่ยื่นคำขอรับชำระหนี้

ผู้ถือหุ้นจะไม่ได้รับชำระหนี้ตามวิธีการที่กำหนดไว้ในแผนฉบับนี้ เนื่องจากไม่ใช่เจ้าหนี้ตามมาตรา 90/27 แห่ง พ.ร.บ.ล้มละลายฯ

3.18 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 18 - 31 เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2563 - ปี 2577

เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้จะได้รับชำระหนี้ ร้อยละ 100 ของภาระหนี้เงินต้นคงค้าง ตามคำสั่งถึงที่สุดที่ได้รับชำระหนี้ โดยจะได้รับการขยายระยะเวลาชำระหนี้ออกไป 8 ปี นับจากปีที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิม แต่ไม่เกิน 16 ปี หรือภายในปี 2579

เจ้าหนี้กลุ่มที่ 18 - 31 จะได้รับดอกเบี้ยใหม่จากภาระหนี้เงินต้น ในอัตราร้อยละ 1.50 ต่อปี โดยเริ่มคำนวณนับแต่วันถัดจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน และเริ่มชำระจริงในปี 2567 โดยชำระเป็นรายเดือน ณ วันทำการสุดท้ายของแต่ละเดือนจนกว่าจะชำระเสร็จหรือไถ่ถอนหุ้นกู้

ดอกเบี้ยตั้งพักตั้งแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนจนถึงสิ้นปี 2566 จะได้รับชำระในวันที่ครบกำหนดไถ่ถอนที่ได้รับการขยายระยะเวลาไถ่ถอน หรือเลือกรับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักทั้งจำนวนเป็นหุ้นสามัญของการบินไทยมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท และกำหนดราคาแปลงหนี้เป็นทุนที่ราคาหุ้นละ 2.5452 บาท ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6 ของแผน

ภาระหนี้ส่วนที่เหลือ ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันทีที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน

3.19 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 32 เจ้าหนี้สถาบันการเงินผู้ออกหนังสือค้ำประกัน

เจ้าหนี้กลุ่มนี้เป็นเจ้าหนี้สถาบันการเงินที่ออกหนังสือค้ำประกันให้แก่การบินไทย เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่หรือการชำระหนี้ของการบินไทยต่อบุคคลภายนอก การบินไทยจะมีภาระหนี้ในส่วนนี้ก็ต่อเมื่อการบินไทยปฏิบัติผิดหน้าที่ตามสัญญาที่การบินไทยมีต่อบุคคลภายนอก โดยบุคคลภายนอกได้เรียกร้องให้สถาบันการเงินชำระเงินตามเงื่อนไขที่กำหนดในหนังสือค้ำประกันโดยชอบ และสถาบันการเงินได้ชำระเงินดังกล่าวโดยชอบแล้ว

- (1) ในกรณีที่เจ้าหนี้ถูกเรียกร้องและได้ดำเนินการชำระเงินแก่บุคคลภายนอกซึ่งเป็นเจ้าหนี้ขั้นต้น ภายในวันทำการสุดท้ายของปีที่ 3 ของแผน เจ้าหนี้กลุ่มที่ 32 รายดังกล่าวจะได้รับชำระหนี้เงินต้นเต็มจำนวนตามคำสั่งถึงที่สุดที่ได้รับชำระหนี้ และตามที่เจ้าหนี้ชำระเงินให้บุคคลภายนอกจริง ภายในวันทำการสุดท้ายของปีที่ 3 ของแผน

- (2) แต่หากเจ้าหนี้ถูกเรียกร้องและดำเนินการชำระเงินแก่บุคคลภายนอกซึ่งเป็นเจ้าหนี้ชั้นต้นภายหลังจากวันทำการสุดท้ายของปีที่ 3 ของแผน เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้เงินต้นเต็มจำนวนตามคำสั่งถึงที่สุดที่ได้รับชำระหนี้ และตามที่เจ้าหนี้ชำระเงินให้บุคคลภายนอกจริงภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ผู้บริหารแผนรับแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรถึงการที่เจ้าหนี้ถูกเรียกร้องและดำเนินการชำระเงินแก่บุคคลภายนอกซึ่งเป็นเจ้าหนี้ชั้นต้นครบถ้วนแล้ว
- (3) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) และ/หรือ (2) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันทีที่เจ้าหนี้กลุ่มที่ 32 ได้รับชำระตามข้อ (1) และ/หรือ (2) ครบถ้วน

3.20 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 33 บุคคลที่วางหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญาไว้กับการบินไทย

ผู้ทำแผนเห็นว่าบุคคลในกลุ่มนี้ไม่ใช่เจ้าหนี้ในหนี้เงินอันจะขอรับชำระหนี้ตามกฎหมายได้ การบินไทยมีเพียงหน้าที่ต้องส่งคืนหนังสือค้ำประกันให้แก่บุคคลดังกล่าวเมื่อบุคคลดังกล่าวพ้นจากภาระหน้าที่ตามหนังสือค้ำประกัน และ/หรือ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือเงื่อนไขเวลาตามที่กำหนดในหนังสือค้ำประกันและสัญญาที่เกี่ยวข้องแล้ว ดังนั้น ให้การส่งคืนหนังสือค้ำประกันเป็นไปตามสัญญาหรือข้อตกลงเดิม

3.21 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 34 เจ้าหนี้ภาระผูกพันตามสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์รายใหญ่ที่มีความจำเป็นต่อการประกอบธุรกิจการบินของการบินไทยอย่างยั่งยืน

เจ้าหนี้ได้ยื่นขอรับชำระหนี้เป็นเงินต้นจำนวนประมาณ 39,337 ล้านบาท (1,251 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ดอกเบี้ยจำนวนประมาณ 81 ล้านบาท (3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) โดยมียอดหนี้ส่วนที่ผู้ทำแผนเห็นว่าเกิดขึ้นก่อนวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ เป็นเงินต้นจำนวนประมาณ 6,194 ล้านบาท (197 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ดอกเบี้ยจำนวนประมาณ 81 ล้านบาท (3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และส่วนที่ผู้ทำแผนเห็นว่าเกิดขึ้นหลังวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการเป็นเงินต้นจำนวนประมาณ 33,143 ล้านบาท (1,054 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

เจ้าหนี้เป็นเจ้าหนี้ตามสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์รายใหญ่ที่มีความจำเป็นต่อการประกอบธุรกิจการบินของการบินไทยอย่างยั่งยืน และยังมีสถานะเป็นลูกหนี้ของการบินไทยอันสืบเนื่องมาจากข้อพิพาทที่อยู่ระหว่างการเรียกร้องค่าเสียหายในกระบวนการทางศาลในประเทศอังกฤษ ซึ่งเจ้าหนี้มีสิทธิหักกลบลบหนี้กับมูลหนี้ภาระผูกพันตามสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ อย่างไรก็ดี การบินไทยจะต้องดำเนินคดีเพื่อให้ได้ข้อยุติในจำนวนเงินที่การบินไทยมีสิทธิได้รับตามข้อพิพาทดังกล่าวต่อศาลในประเทศอังกฤษเสียก่อนโดยที่ยังไม่มีความชัดเจนแน่นอน และยังคงใช้เวลาดำเนินการนานและมีค่าใช้จ่ายจำนวนมาก และตราบเท่าที่ยังไม่ได้ข้อยุติในเรื่องดังกล่าว การบินไทยจะยังมีการระดมเงินสดมาชำระค่าซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่เกิดขึ้นหลังจากวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการให้กับเจ้าหนี้ตลอดระยะเวลาที่การบินไทยยังคงมีเครื่องบินที่ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตโดยเจ้าหนี้อยู่ในฝูงบิน และหากการบินไทยไม่สามารถชำระค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวได้ การบินไทยจะไม่สามารถประกอบธุรกิจการบินตามปกติต่อไปได้และไม่สามารถหาผู้ให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์รายอื่นมาทดแทนเจ้าหนี้รายนี้ได้ ผู้ทำแผนจึงได้เข้าเจรจาเพื่อให้เจ้าหนี้ยอมรับยอดหนี้ที่เจ้าหนี้มีต่อการบินไทย และเจรจาขอลดยอดหนี้ค้างชำระกับเจ้าหนี้ในกลุ่มนี้ ตลอดจนขอปรับลดอัตราค่าบริการต่าง ๆ ซึ่งเป็นการกระทำอันจำเป็น

เพื่อให้การดำเนินธุรกิจการบินของการบินไทยดำเนินต่อไปได้ โดยเจ้าหนี้และการบินไทยสามารถบรรลุข้อตกลงร่วมกันได้แล้ว และเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2564 ผู้ทำแผนได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อขออนุญาตเข้าทำข้อตกลงระงับข้อพิพาทกับเจ้าหนี้ในกลุ่มนี้ ดังนั้น แผนจึงกำหนดวิธีการชำระหนี้ตลอดจนสิทธิและหน้าที่ระหว่างการบินไทยและเจ้าหนี้ในกลุ่มนี้ ดังนี้

- (1) ภาระหนี้ที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ เจ้าหนี้ตกลงลดจำนวนหนี้ค้างชำระ เหลือ 69,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ โดยมีเงื่อนไขการชำระหนี้ ดังนี้
 - (1.1) หนี้ค่าบริการรายเดือนและตามการซ่อมบำรุงตามสัญญาที่ค้างชำระ เป็นเงินจำนวน 32,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ จะได้รับชำระหนี้จากจากใบลดหนี้ (Credit Note) ที่เจ้าหนี้ตกลงลดใช้ค่าเสียหาย
 - (1.2) หนี้อันเกิดจากการปรับกระทบยอด (reconciliation) อันเป็นค่าใช้จ่ายที่ลูกหนี้ต้องจ่ายชำระจากการใช้งานที่แท้จริงของเครื่องบิน Trent 700 ระหว่างปี 2560 - 2563 ซึ่งเป็นหนี้ก่อนวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ และ หนี้ค่าซ่อมบำรุงสำหรับเครื่องบินและพัสดุเครื่องบินที่อยู่นอกเหนือจากบริการตามสัญญาซื้อบริการซ่อมบำรุงแบบเหมาจ่ายตามชั่วโมงการใช้งานจริง (Total Care) ของเครื่องบินรุ่น Trent 700, Trent 800, Trent 900, Trent 1000 และ Trent XWB (Additional Service) รวมเป็นเงินจำนวน 37,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ จะได้รับชำระหนี้โดยแบ่งเป็นรายงวด งวดละจำนวนเท่า ๆ กัน จำนวน 4 งวด ตั้งแต่ปี 2567 ถึงปี 2569
- (2) ภาระหนี้ที่เกิดขึ้นที่เพิ่มขึ้นหรือจะเกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2563 เป็นต้นไป จะได้รับชำระหนี้จากใบลดหนี้ (Credit Note) คงเหลือจากการชำระหนี้ตาม (1) ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของข้อตกลงระงับข้อพิพาท และตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดในบันทึกข้อตกลง (Letter of Intent) หรือสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติมหรือสัญญาเดิมต่อไป
- (3) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือ ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่ศาลเห็นชอบด้วยแผน

3.22 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 35 เจ้าหนี้ภาระผูกพันจากการเช่า/เช่าซื้อเครื่องบิน ในส่วนที่ผู้ทำแผนเห็นว่าเป็นหนี้ที่เกิดขึ้นหลังวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ

ภาระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 35 ประกอบไปด้วย ค่าเช่า/ค่าเช่าซื้อที่คงเหลือตามสัญญาเช่า/เช่าซื้อเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมตัวแทนผู้ให้สินเชื่อ เงินชดเชยทางภาษีและอัตราแลกเปลี่ยน เงินชดเชยยอดเงินส่วนต่างและภาระหนี้อื่นใดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า/เช่าซื้อ ค่าใช้จ่ายในการส่งคืนเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายในการเพิกถอนทางทะเบียน ค่าใช้จ่ายในการทำการตลาด ตลอดจนเงินชดเชยและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เป็นภาระผูกพันตามสัญญาเช่า/เช่าซื้อเครื่องบินและสัญญาอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการเช่า/เช่าซื้อเครื่องบิน เป็นจำนวน 191,525 ล้านบาท โดยผู้ทำแผนเห็นว่ามูลหนี้ตามคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้กลุ่มนี้เป็นมูลหนี้ที่เกิดขึ้น/จะเกิดขึ้นภายหลังจากวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ และ/หรือ ยังไม่เกิดขึ้นแต่อย่างใด เจ้าหนี้จึงไม่มีสิทธิยื่นคำขอรับชำระหนี้ได้ตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม ผู้ทำแผนมีหน้าที่ต้องกำหนดวิธีการปฏิบัติต่อเจ้าหนี้ที่ยื่นคำขอรับชำระหนี้ ดังนี้ ผู้ทำแผนจึงกำหนดวิธีการปฏิบัติต่อเจ้าหนี้ในกลุ่มนี้ดังต่อไปนี้

- (1) หากเจ้าหนี้ได้เข้าทำบันทึกข้อตกลง (Letter of Intent) กับผู้ทำแผนและยินยอมแก้ไขเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสัญญาเดิมให้เป็นไปตามบันทึกข้อตกลงที่ผู้ทำแผนได้เจรจาตกลงไว้ และ/หรือ ผู้บริหารแผนได้เจรจาเพิ่มเติมต่อไป ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวเป็นการกระทำที่จำเป็นเพื่อให้การดำเนินการค้าตามปกติของการบินไทยสามารถดำเนินต่อไปได้ เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดในบันทึกข้อตกลง (Letter of Intent) หรือสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติมต่อไป
- (2) ในกรณีที่ผู้บริหารแผนไม่สามารถเจรจาและเข้าทำสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติมตามข้อ (1) หรือ บันทึกข้อตกลง (Letter of Intent) สิ้นผลไปไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ และเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์หรือศาลมีคำสั่งถึงที่สุดให้เจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้ เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ในอัตราร้อยละ 17 ของจำนวนหนี้ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้
- (3) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) และ (2) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันทีที่มีการเข้าทำสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติมต่อไปตามข้อ (1) หรือได้รับชำระหนี้ตามข้อ (2) ครบถ้วน
- (4) หากเจ้าหนี้รายใดในกลุ่มนี้เป็นเจ้าหนี้ที่ผู้บริหารแผนใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญา ตามข้อ 5.9 เนื่องจากเป็นสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่การบินไทยจะพึงได้รับ เจ้าหนี้รายดังกล่าวจะได้รับชำระหนี้ในมูลหนี้ค่าเสียหายจากการเลิกสัญญา ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5.9 ของแผน

3.23 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 36 เจ้าหนี้ที่ยึดหน่วยเครื่องยนต์ที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินงาน

เจ้าหนี้ในกลุ่มนี้มีจำนวน 1 ราย ซึ่งเป็นผู้ผลิตและเป็นผู้ให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่เป็นส่วนหนึ่งของเครื่องบินที่อยู่ในฝูงบินของการบินไทย ได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้เป็นเงินต้นจำนวน 2,849 ล้านบาท (90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ดอกเบี้ยจำนวน 39 ล้านบาท (1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) รวมเป็นเงิน 2,889 ล้านบาท (92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

เมื่อการบินไทยค้างชำระเงินค่าบริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ เจ้าหนี้จึงยึดหน่วยเครื่องยนต์ของผู้ให้เช่า/ให้เช่าซื้อที่การบินไทย (ในฐานะผู้มีสิทธิครอบครองและใช้เครื่องยนต์ดังกล่าว) ได้ส่งมอบแก่เจ้าหนี้เพื่อรับการซ่อมบำรุงไว้ จำนวน 4 เครื่องยนต์ ได้แก่ เครื่องยนต์ ทะเบียนเลขที่ ESN 907150, ESN 907343, ESN 907687 และ ESN 907686 และหากการบินไทยไม่ชำระหนี้ค่าบริการดังกล่าวให้แก่เจ้าหนี้ เจ้าหนี้น้อมไม่คืนเครื่องยนต์ดังกล่าวให้กับการบินไทย ซึ่งหากเป็นเช่นนั้น การบินไทยจะผิดเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่า/เช่าซื้อเครื่องบินและ/หรือสัญญาอื่นที่เกี่ยวข้องกับเจ้าหนี้ผู้ให้เช่า/ให้เช่าซื้อเครื่องบิน นอกจากนี้ ในการประกอบธุรกิจของการบินไทย การบินไทยยังมีความจำเป็นที่จะต้องซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อยู่โดยตลอด การบินไทยจึงยังมีหน้าที่ต่อเจ้าหนี้ที่เกี่ยวข้องในอันที่จะต้องปฏิบัติตามการซ่อมบำรุงตามการดำเนินการธุรกิจปกติของการบินไทยด้วย ดังนั้น แผนจึงระบุให้เจ้าหนี้รายนี้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ ดังนี้

- (1) หนี้ค่าบริการที่การบินไทยค้างชำระกับเจ้าหนี้ ณ วันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ ตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ ดังนี้

งวดการชำระ	จำนวนเงินที่ต้องชำระ (เหรียญสหรัฐ)	กำหนดชำระหนี้	เงื่อนไขที่เจ้าหนี้ต้องคืนเครื่องยนต์ ที่ยึดหน่วยไว้
1.	5,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนสิงหาคม 2564 หรือภายใน 2 เดือนนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน	เจ้าหนี้ต้องคืนเครื่องยนต์ ทะเบียนเลขที่ ESN 907150 ให้แก่การบินไทยเมื่อศาลมีคำสั่ง

งวดการชำระ	จำนวนเงินที่ต้องชำระ (เหรียญสหรัฐ)	กำหนดชำระหนี้	เงื่อนไขที่เจ้าหนี้ต้องคืนเครื่องยนต์ ที่ยึดหน่วงไว้
		แล้วแต่วันใดเกิดหลัง	เห็นชอบด้วยแผน
2.	1,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนตุลาคม 2564	-
3.	3,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนธันวาคม 2564	เจ้าหนี้ต้องคืนเครื่องยนต์ ทะเบียนเลขที่ ESN 907343 ให้แก่การบินไทย ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนธันวาคม 2564
4.	2,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนกุมภาพันธ์ 2565	เจ้าหนี้ต้องคืนเครื่องยนต์ ทะเบียนเลขที่ ESN 907687 ให้แก่การบินไทยภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนกุมภาพันธ์ 2565
5.	4,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนพฤษภาคม 2565	เจ้าหนี้ต้องคืนเครื่องยนต์ ทะเบียนเลขที่ ESN 907686 ให้แก่การบินไทยภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนพฤษภาคม 2565
6.	6,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนสิงหาคม 2565	-
7.	8,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนพฤศจิกายน 2565	-
8.	12,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนกุมภาพันธ์ 2566	-
9.	10,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนพฤษภาคม 2566	-
10.	8,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนสิงหาคม 2566	-
11.	5,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนพฤศจิกายน 2566	-
12.	9,000,000	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนกุมภาพันธ์ 2567	-
13.	9,492,144	ภายในวันทำการสุดท้ายของเดือนพฤษภาคม 2567	-

- ทั้งนี้ เจ้าหนี้จะส่งมอบเครื่องยนต์ทั้งสี่เครื่อง (ได้แก่ เครื่องยนต์ ทะเบียนเลขที่ ESN 907150, ESN 907343, ESN 907687 และ ESN 907686) คืนให้กับการบินไทย ตามกำหนดเวลาในตารางด้านบนต่อเมื่อการบินไทยได้ชำระหนี้ตามจำนวนและกำหนดเวลาที่ระบุในงวดการชำระแต่ละงวดอย่างครบถ้วน
- (2) ในกรณีที่เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์หรือศาลมีคำสั่งถึงที่สุดให้เจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้น้อยกว่าจำนวนรวมของการชำระหนี้ข้างต้น ให้เจ้าหนี้มีสิทธิได้รับชำระหนี้เพียงจำนวนตามคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้เท่านั้น
 - (3) ภาระหนี้ส่วนที่เหลือจาก (1) ให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่ศาลเห็นชอบด้วยแผน

4. ผลสำเร็จของแผน

แผนฟื้นฟูกิจการกำหนดผลสำเร็จของแผนไว้ในข้อ 10.10 ซึ่งการดำเนินการฟื้นฟูกิจการของการบินไทยให้ถือว่าเป็นผลสำเร็จตามแผนเมื่อ

- (1) จดทะเบียนเพิ่มทุนและได้รับสินเชื่อใหม่ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผน ตามข้อ 5.6 และ 5.8 ของแผนในจำนวนที่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจ และ

- (2) ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยไม่เกิดเหตุผิดนัดตามข้อ 5.12 ได้ติดต่อกันเป็นระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน และ
- (3) มีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) จากการดำเนินงานหลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน เฉลี่ยไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาทต่อปี ใน 2 ปีก่อนหน้าที่จะรายงานศาลถึงผลสำเร็จของการฟื้นฟูกิจการ โดย EBITDA ในปีหลังต้องไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาท และ
- (4) มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในข้อ 5.6 (5) ของแผน