

(สำเนา)

เลขรับ ๑๒๖๙๙/๒๕๕๕ วันที่ ๒๓ ก.ค. ๒๕๕๕

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๒๑๕๘

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกความเข้าใจคณะผู้แทนของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตของประเทศไทยและฝรั่งเศส

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจฯ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกความเข้าใจคณะผู้แทนของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตของประเทศไทยและฝรั่งเศส เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจฯ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ดังกล่าว มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ยงยุทธ วิชัยดิษฐ  
(นายยงยุทธ วิชัยดิษฐ)

รองนายกรัฐมนตรี รักษาการแทน  
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง

(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

ณัฐฐา พิมพ์

ทาน

ตรวจ

## MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

Delegations representing the Governments of the Kingdom of Thailand and the Republic of France met in Paris on September 12-13, 2007 to discuss air services between their two countries pursuant to article 10 of the Air Services Agreement signed on the 7<sup>th</sup> April 1975, referred as the "Agreement". The discussions were held in the cordial atmosphere that characterises the good relations between France and Thailand.

The list of delegations appears in **Appendix I** of the present Memorandum.

### 1- Legal certainty of the Agreement with respect to Community law

The French delegation explained to the delegation of Thailand that, as a result of the ruling of the European Court of Justice on November 5, 2002, the European Commission and the Member States of the European Community have adopted standard clauses to be incorporated in bilateral air services agreements.

Under this basis, both delegations agreed to amend the Agreement, as following:

- with regard to designation, authorisation and revocation : a new article 3 will supersede the former article 3, as mentioned in **Appendix II** of this Memorandum;
- with regard to tariffs : a new article 8 will supersede the former article 8, as mentioned in **Appendix III** of the present Memorandum;
- with regard to ground handling : a new article (article 7 bis), will be incorporated, as mentioned in **Appendix IV** of the present Memorandum.

However, the Thai delegation was not in position, at this stage, to accept :

- the article about taxation of aviation fuel proposed by France (**Appendix V**);
- the article about concerted practices proposed by France (**Appendix VI**).

### 2- Safety and Security

#### 2.1 Inclusion of a security clause (article 4a)

Both delegations agreed to incorporate an article 4a related to security in the Agreement, as mentioned in **Appendix VII** of the present Memorandum.

#### 2.2 Inclusion of a safety clause (article 4b)

Both delegations agreed to incorporate an article 4b related to safety in the Agreement, as mentioned in **Appendix VIII** of the present Memorandum.

### 3- Amendment of the Route schedule

In application of Article 12 of the Agreement, both delegations agreed to modify the route schedule as appears in **Appendix IX**. It was agreed that the designated airlines of a Contracting

Pi-

*Ram*

Party can serve two points in the territory of the other Contracting Party with the same flight within the scope of article 2(3) of the Agreement. It was understood that points beyond can be served as intermediate points and vice versa.

#### 4- Code sharing arrangements

With a view to develop the commercial opportunities of their respective air carriers, both delegations agreed on the text of code sharing arrangements as mentioned in **Appendix X** of the present Memorandum.

#### 5- Traffic rights

5.1 Both delegations agreed that in operating the air services on their respective routes, the designated airline(s) of the two Contracting Parties shall enjoy full 3<sup>rd</sup> and 4<sup>th</sup> freedom traffic rights, but the designated airline of one Contracting Party shall not exercise 5<sup>th</sup> freedom traffic rights on the sectors where the designated airlines of the other Party is or will be effectively operating unless the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties have, through consultations, exchange 5<sup>th</sup> freedom traffic rights.

5.2 In this regard, both delegations agreed to exchange 5<sup>th</sup> freedom traffic rights as follows :

- air carriers designated by Thailand will be entitled to exercise 5<sup>th</sup> freedom traffic rights to two (2) beyond points in Europe, excluding Moscow;
- air carriers designated by France will be entitled to exercise 5<sup>th</sup> freedom traffic rights to two (2) points beyond in Asia, excluding Tokyo.

It was understood that points beyond can be served as intermediate points and vice versa.

Any further 5<sup>th</sup> freedom rights granted to the designated carriers shall be only subject to an agreement between both Aeronautical Authorities and any provisions to the contrary are terminated.

*Kan*

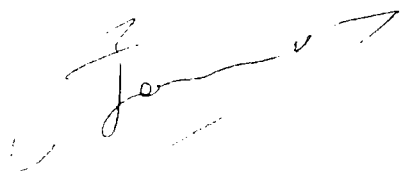
*Pj*

6- Entry into force

Both delegations decided that the provisions of this Memorandum of Understanding will be applied administratively from the date on which the Thai authorities inform French authorities that the necessary legal procedures have been completed.

Done in Paris, on September 13th 2007, in two originals, both in the English language.

For the delegation of France

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Journe', with a long horizontal stroke extending to the right and a small upward tick at the end.

Paul JOURNE

For the delegation of Thailand

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Kemavuthanon', with a stylized, cursive script.

Kannikar KEMAVUTHANON

## Appendix I

### LIST OF DELEGATION OF THE FRENCH REPUBLIC

#### Head of Delegation

Mr. Paul JOURNE  
Bilateral Agreements – Head of unit  
Directorate General of Civil Aviation

#### Delegates

Mrs Marie BONNET  
Deputy Director for International Relations  
DGAC

Mr. Philippe LAMBERT  
In charge of Civil Aviation Affairs  
Ministry of Foreign Affairs

Mr. Olivier BOULNOIS  
Bilateral Agreement office  
DGAC

Ms Geneviève CASTELLI  
Bilateral Agreement Office  
DGAC

Mr. Gabriel POIFOULOT  
Bilateral Agreement office  
DGAC

#### Observers

Mr Gerard ETHEVE  
Directory President  
Air Austral

Mr Arnaud CAMUS  
Assistant Vice-President International Agreements  
Air France

Mr Olivier BESNARD  
Air Austral

Mr Bruno BESNEHARD  
Air France

#### Interpreter

Ms Dharnipaya PRONE-KAOTIPAYA

Pi

*Kare*

## LIST OF DELEGATION OF THE KINGDOM OF THAILAND

### Head of Delegation

Mrs. Kannikar KEMAVUTHANON  
Deputy Director General  
Department of Civil Aviation

### Delegates

Mr. Darm BOONTHAM  
Counsellor  
ROYAL THAI EMBASSY in PARIS

Miss Dusadee PRATIPSINDHU  
Chief, International Agreement Law and Regulations Division  
Ministry of Transport

Mr. Anant KANAVIWATCHAI  
Air Transport Technical Officer  
Department of Civil Aviation

Miss Pimonwan YAMYOO  
Air Transport Technical Officer  
Department of Civil Aviation

Miss Chaweewan LACKSANACHAROEN  
Air Transport Technical Officer  
Department of Civil Aviation

### Observers

Mr. Apichart DANAIVAN  
Vice President, Government Relations Department  
Thai Airways International Plc

Mr. Dussadee PRADITHBATUGA  
Director, International Affairs Department  
Thai Airways International Plc

Mr. Subhakrid BOONYA ANANTA  
General Manager France & Benelux  
Thai Airways International Plc

Pj

Ham

## Appendix II

### Article 3

#### Designation, Authorisation and Revocation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a) in the case of an airline designated by the French Republic:
  - i. it is established in the territory of the French Republic under the Treaty establishing the European Community and has a valid operating licence from an EC Member State in accordance with European Community law; and
  - ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EC Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
  - iii. the airline has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; and
  - iv. the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by EC Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.
- b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Thailand :
  - i. it is established in the territory of the Kingdom of Thailand and is licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Thailand;
  - ii. the aeronautical authority of the Kingdom of Thailand has and maintains effective regulatory control of the airline; and
  - iii. the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Kingdom of Thailand and/or by nationals of the Kingdom of Thailand
- c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

P.

*[Handwritten signature]*

3. When an airline has been so designated and authorised, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.
4. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party:
- a) where, in the case of an airline designated by the French Republic:
    - i. it is not established in the territory of the French Republic under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid operating licence from an EC Member State in accordance with European Community law; or
    - ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EC Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
    - iii. the airline does not have its principal place of business in the territory of the EC Member State from which it has received the Operating Licence; or
    - iv. the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EC Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
    - v. the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between Thailand and another EC Member State and Thailand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EC Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights in that other agreement; or
    - vi. the airline holds an Air Operator's Certificate issued by an EC Member State and there is no bilateral air service agreement between Thailand and that EC Member State, and traffic rights to that EC Member State have been denied to an airline designated by Thailand.
  - b) where, in the case of an airline designated by the Kingdom of Thailand:
    - i. it is not established in the territory of the Kingdom of Thailand or is not licensed in accordance with the applicable law of The Kingdom of Thailand;
    - ii. the aeronautical authority of the Kingdom of Thailand does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or
    - iii. the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Kingdom of Thailand and/or by nationals of the Kingdom of Thailand
  - c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
  - d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
  - e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraphs (2) of article 4b; or
  - f) in accordance with paragraph (6) of article 4b;



5. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 4. of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.
6. In exercising its rights under paragraph 5, and without prejudice to its rights under paragraph 4a) v. and vi. of this Article, Thailand shall not discriminate between airlines of EC Member States or the European Free Trade Association on the grounds of nationality.

*Raw*

*Pj*

## Appendix III

### Article 8

#### Tariffs

1. For the purposes of these arrangements the term tariff means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.
2. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by these arrangements.
3. Each Contracting Party may require notification or filing for approval of any tariff to be charged by the designated airline or airlines of either side no more than 45 days before the tariff is proposed to take effect. Filings being considered for approval by a Contracting Party shall be treated as confidential between the filing airline and that Contracting Party and shall not be shared outside the relevant authorities of that Contracting Party, except with the permission of the filing airline. Tariffs shall take effect as soon as approval has been given.
4. If one Contracting Party disapproves a fare, it must notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. In such cases, either Contracting Party may request consultations with the other Contracting Party. These consultations shall be held not later than 14 days after receipt of the request.
5. The tariffs to be charged by the designated airlines of both Contracting Parties for carriage between France and another country in the European Community shall be subject to the relevant applicable laws.

P.  
J.

*[Handwritten signature]*

## Appendix IV

### Article 7 bis

#### Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform, on reciprocal basis, its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

P.  
d

*Kan*

## Appendix V

### Taxation of aviation fuel

Nothing in this Agreement shall prevent the French Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the Kingdom of Thailand that operates between a point in the territory of France and another point in the territory of France or of another European Community Member State.



**Appendix VI**  
**Concerted Practices**

1. The designated air carriers of both parties shall not
  - a) adopt agreements, decisions by associations or concerted practices that prevent or distort competition
  - b) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice;
  - c) delegate to other private economic operators the responsibility for taking measures that prevent or distort competition.

2. All provisions contained in the Agreement concluded between the Contracting Parties or/and in its amendments shall not be applied to the extent that they are incompatible with paragraph 1 of this Article.

*P.*

*fan*

## Appendix VII

### Security Article

#### Article 4a

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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 the Convention on Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection signed at Montreal on 1 March 1991, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.
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.

6)

6. [When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions related to aviation security provided for in this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Without prejudice to the provisions of Article 3 of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for suspension of the rights granted to the Contracting Parties under this Agreement. When required by an emergency presenting a direct and exceptional threat to the security of passengers, crew or aircraft of one Contracting Party, a Contracting Party may take immediately the appropriate provisional protection measures to ward off the threat. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.]

Pj

flaw

## Appendix VIII

### Safety Article

#### Article 4b

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft or their operations adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 3 of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated or leased by the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of that aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
  - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
  - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that designated airline or airlines, the other

PJ

*[Handwritten signature]*



Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection or series of ramp inspections, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where France has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State, the rights of Thailand under this Article between France that has designated the airline and Thailand shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

P.

KW

## Appendix IX

### Thai Routes

Routes to be operated in both directions by the airline or airlines designated by the Government of the Kingdom of Thailand:

#### Route I

From points in Thailand via Delhi – Karachi – Kabul – Tashkent – Moscow – Teheran – Dhahran – Bahrein – Dubai – Kuwait – Djibouti – Baghdad – Beirut – Tel Aviv – Cairo – Athens – Istanbul – Rome – Vienna – Frankfurt – Zurich – two intermediate points to be specified at Thailand's choice at a later date – to points in France and beyond to London – Madrid – Lisbon – New York – two beyond points to be specified at Thailand's choice at a later date.

#### Route II

From points in Thailand via Singapore – Jakarta – Denpasar – Baucau – Dili – Manila – Port Moresby – Honiara to Noumea and beyond to Nandi – Pago Pago – Auckland – Papeete

#### Route III

From points in Thailand – one intermediate point - France (any points in la Réunion) - one point beyond.

The designated airline or airlines of the Kingdom of Thailand may, on any or all flights omit calling at any of the above points or may change the sequence, provided that the agreed services on the routes begin at a point in Thai territory.

Pj

km

## Appendix IX

### French Routes

Routes to be operated in both directions by the airline or airlines designated by the Government of the French Republic:

1. From points in France via Rome – Vienna – Athens – Istanbul – Beirut – Tel Aviv – Cairo – Djibouti – Bahrein – Dhahran – Kuwait – Abu Dhabi – Dubai – Teheran – Kabul – Kandahar – Karachi – Islamabad – Bombay – Delhi – Maldivé Islands – Colombo – Rangoon – two intermediate points to be specified at French Republic's choice at a later date – to points in Thailand and beyond – two beyond – points to be specified at French Republic's choice at a later date and to:

#### Route I

Phnom Penh – Saigon – Hongkong – Manila – Osaka – Tokyo

#### Route II

Phnom Penh – Saigon – Kuala Lumpur – Singapore – Jakarta – Denpasar – Sydney – Auckland – French territories in the Pacific

2. From France (any points in la Réunion) – one intermediate point – points in Thailand – one beyond point

The designated airline or airlines of the French Republic may, on any or all flights, omit calling at any of the above points or may change the sequence, provided that the agreed services on the route begin at a point in French territory.

*Kow*

*Pj*

## Appendix X

### Code Sharing Arrangements

In operating air services on the agreed routes, the designated airline(s) of either Contracting Party may enter into joint operating arrangements with any other airline(s) which holds the appropriate route and traffic rights, in the following manner:

1. Bilateral Code Share

a) International sectors

Where the designated airline(s) of both Contracting Parties enter into code-sharing arrangements, the frequency used by the non-operating carrier will not be counted against that carrier's capacity entitlement.

b) Domestic sectors

Where the designated airline(s) of either Contracting Party enters into code-sharing arrangements with a carrier(s) which operates a domestic route network in the territory of the other Contracting Party, there will be no capacity and frequency limits on the code-share services, provided that the traffic carried on such services is the continuation to/from its international services.

2. Same Contracting Party Code Share

The designated airline(s) of one Contracting Party, while operating along specified routes, may enter into code-sharing arrangements with each other, whereby the frequency used by the operating carrier will be counted against that carrier's capacity entitlement.

3. Third-Party Code Share

The designated airline(s) of each Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with any airline(s) of third countries to operate air services between the two countries via intermediate points along specified routes. In such cases, one code-sharing service is counted against that designated airline(s) under its own entitlement as one frequency.

Note.

It is further agreed that each airline involved in code-sharing arrangements pursuant to this paragraph shall, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

PJ

Kan

## บันทึกความเข้าใจ

คณะผู้แทนของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส ได้พบกันที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ 12 - 13 กันยายน 2550 เพื่อหารือเกี่ยวกับบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง ตามความในข้อ 10 ของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ลงนามเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2518 ที่เรียกว่า "ความตกลง" การหารือดำเนินไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรีอันแสดงถึงความสัมพันธ์อันดีระหว่างฝรั่งเศสและไทย

รายชื่อของคณะผู้แทนปรากฏใน ภาคผนวก 1 ของบันทึกฉบับนี้

### 1. ความชัดเจนทางกฎหมายของความตกลงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายประชาคม

คณะผู้แทนฝรั่งเศสได้ชี้แจงให้คณะผู้แทนไทยทราบว่า จากผลของคำวินิจฉัยของศาลยุติธรรมยุโรป เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2545 คณะกรรมาธิการยุโรปและประเทศสมาชิกประชาคมยุโรปได้ยอมรับข้อบทมาตรฐานที่ใช้ร่วมกันในความตกลงทวิภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศ

ภายใต้หลักเกณฑ์นี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแก้ไขความตกลง ดังต่อไปนี้

- ในเรื่องการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การออกใบอนุญาตประกอบการ และการเพิกถอนใบอนุญาต ข้อ 3 ใหม่จะแทนที่ข้อ 3 เดิม ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก 2 ของบันทึกฉบับนี้

- ในเรื่องพิกัดอัตราค่าขนส่ง ข้อ 8 ใหม่จะแทนที่ข้อ 8 เดิม ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก 3 ของบันทึกฉบับนี้

- ในเรื่องบริการภาคพื้น ข้อใหม่ (ข้อ 7 ทวิ) จะนำมาใช้ร่วม ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก 4 ของบันทึกฉบับนี้

อย่างไรก็ตาม คณะผู้แทนไทยไม่อยู่ในฐานะที่จะยอมรับในขั้นนี้ต่อ :

- ข้อบทเกี่ยวกับการเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงการบิน ที่เสนอโดยฝรั่งเศส (ภาคผนวก 5)

- ข้อบทเกี่ยวกับการร่วมกันผูกขาด ที่เสนอโดยฝรั่งเศส (ภาคผนวก 6)

### 2. ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

#### 2.1 การรวมข้อบทการรักษาความปลอดภัยการบิน (ข้อ 4ก)

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงรวมข้อ 4ก ซึ่งเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยไว้ในความตกลง ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก 7 ของบันทึกฉบับนี้

#### 2.2 การรวมข้อบทความปลอดภัยการบิน (ข้อ 4ข)

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงรวมข้อ 4ข ซึ่งเกี่ยวกับความปลอดภัยไว้ในความตกลง ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก 8 ของบันทึกฉบับนี้

### 3. การแก้ไขใบพิกัดเส้นทางบิน

ในการใช้ข้อ 12 ของความตกลง คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงใบพิกัดเส้นทางบิน ดังปรากฏใน ภาคผนวก 9 เป็นที่ตกลงกันว่าสายการบินที่กำหนดหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลง ฝ่ายหนึ่งสามารถให้บริการไปยังจุดสองจุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในเที่ยวบิน เดียวกันได้ภายในขอบเขตของข้อ 2 (3) ของความตกลง เป็นที่เข้าใจว่าจุดพื้นที่ต่างๆ สามารถนำมาใช้ เป็นจุดระหว่างทางต่างๆ และกลับกันได้

### 4. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

โดยมุ่งหมายที่จะพัฒนาโอกาสทางการค้าของสายการบินของตน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่าย ได้ตกลงในฉบับของข้อตกลงการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก 10 ของบันทึกฉบับนี้

### 5. สิทธิรับขนการจราจร

5.1 คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันว่า ในการดำเนินบริการในเส้นทางบินที่กำหนด ของตน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองสามารถ บันเทิงสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้อย่างเต็มที่ แต่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำ ความตกลงฝ่ายหนึ่งจะไม่ใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ในช่วงเส้นทางที่สายการบินที่กำหนด ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินบริการอยู่หรือกำลังจะดำเนินบริการ ยกเว้นเจ้าหน้าที่การ เดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 โดยการเจรจา

5.2 ในการนี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพ ที่ 5 ดังต่อไปนี้

- สายการบินที่กำหนดหลายสายที่กำหนดโดยประเทศไทย จะได้รับสิทธิรับขน การจราจรเสรีภาพที่ 5 ไปยังสอง (2) จุดพื้นที่ใดๆ ในยุโรป ยกเว้น มอสโก

- สายการบินที่กำหนดหลายสายที่กำหนดโดยประเทศฝรั่งเศส จะได้รับสิทธิรับขน การจราจรเสรีภาพที่ 5 ไปยังสอง (2) จุดพื้นที่ใดๆ ในเอเชีย ยกเว้น โดเกียว

เป็นที่เข้าใจว่าจุดพื้นที่ต่างๆ สามารถนำมาใช้เป็นจุดระหว่างทางต่างๆ และกลับกันได้ การให้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 นอกเหนือจากนี้แก่สายการบินที่กำหนด หลายสาย จะขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของทั้งสองฝ่ายเท่านั้น และข้อบทใดๆ ที่ผิดไปจากนี้เป็นอันสิ้นสุด

6. การมีผลบังคับใช้

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงว่าข้อของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ จะสามารถนำมาใช้ในทางปฏิบัติได้ นับจากวันที่ทางการไทยแจ้งแก่ทางการฝรั่งเศสว่ากระบวนการทางกฎหมายที่จำเป็น ได้ดำเนินการเสร็จแล้ว

ทำที่ปารีส เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2550 เป็นสองฉบับ ต้นฉบับทั้งสองเป็นภาษาอังกฤษ

แทนคณะผู้แทนของฝรั่งเศส  
ปอล จูร์เน

แทนคณะผู้แทนของไทย  
กรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์

ภาคผนวก 1  
รายชื่อคณะผู้แทนแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส

หัวหน้าคณะ

นายปอล จูร์เน  
หัวหน้าส่วนความตกลงทวิภาคี  
กรมการขนส่งทางอากาศ

ผู้แทน

นางมารี บอนแนต์  
รองผู้อำนวยการฝ่ายวิเทศสัมพันธ์  
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายฟิลิป แลมเบรท  
อุปทูตด้านกิจการขนส่งทางอากาศ  
กระทรวงการต่างประเทศ

นายโอลิวิเยร์ บูลนัวส์  
เจ้าหน้าที่ส่วนความตกลงทวิภาคี  
กรมการขนส่งทางอากาศ

นางเจินเวียน กาสเตลลี  
เจ้าหน้าที่ส่วนความตกลงทวิภาคี  
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายกาเบรียล ปิวฟูโลต์  
เจ้าหน้าที่ส่วนความตกลงทวิภาคี  
กรมการขนส่งทางอากาศ

ผู้สังเกตการณ์

นายเจราร์ด เอแดฟ  
ประธานฝ่ายอำนาจการ  
สายการบินแอร์ออสทรอล



นายอาร์โนลด์ กามูส  
ผู้ช่วยรองประธานด้านความตกลงระหว่างประเทศ  
สายการบินแอร์ฟรานซ์

นายโอลิวีเยร์ เบส์นาร์ด  
สายการบินแอร์ออสเตรอล

นายบรูโน เบนาร์ด  
สายการบินแอร์ฟรานซ์

ล่ำม

นางธารทิพย์ โพรเนแก้วทิพย์

## รายชื่อคณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักรไทย

### หัวหน้าคณะ

นางกรรณิการ์ เขมวูฒานนท์  
รองอธิบดี  
กรมการขนส่งทางอากาศ

### ผู้แทน

นายดามพ์ บุญธรรม  
ที่ปรึกษา  
สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงปารีส

นางสาวดุษฎี ประทีปสินธุ์  
หัวหน้าฝ่ายความตกลงและกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ  
กระทรวงคมนาคม

นายอนันต์ วัฒนาวิวัฒน์  
นักวิชาการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางอากาศ

นางสาวพิมพ์วรรณ เข้มอยู่  
นักวิชาการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางอากาศ

นางสาวจวีวรรณ ลักษณะเจริญ  
นักวิชาการขนส่ง  
กรมการขนส่งทางอากาศ

### ผู้สังเกตการณ์

นายอภิชาติ ดันยารัตน  
ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์  
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายคุณฐิติ ประดิษฐ์บาทุกา  
ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ  
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายศุภกฤติ บุญยะอนันต์  
ผู้จัดการทั่วไปประจำฝรั่งเศสและเบลเยียม  
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

## ภาคผนวก 2

### ข้อ 3

#### การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การออกใบอนุญาตประกอบการและการเพิกถอนใบอนุญาต

1. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินหลายสาย เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุของแต่ละฝ่าย และมีสิทธิเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดสายการบินดังกล่าว การกำหนดสายการบินนั้นกระทำโดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร
2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบินเช่นนั้น และคำขออนุญาตจากสายการบินที่กำหนดตามรูปแบบและธรรมเนียมที่ระบุไว้สำหรับการให้อินอนุญาตประกอบการและใบอนุญาตทางเทคนิคต่างๆ ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะให้การอนุญาตและออกใบอนุญาตที่เหมาะสมด้วยความล่าช้าน้อยที่สุด โดยมีเงื่อนไขว่า

ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยสาธารณรัฐฝรั่งเศส :

1) สายการบินนั้นได้ก่อตั้งในอาณาเขตของสาธารณรัฐฝรั่งเศส ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป และมีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป ตามกฎหมายประชาคมยุโรป และ

2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น และ

3) สายการบินมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ และ

4) สายการบินมีเจ้าของโดยตรง หรือ มีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงโดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป หรือประเทศสมาชิกสมาคมการค้าเสรียุโรป และ/หรือ คนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรไทย :

1) สายการบินนั้นได้ก่อตั้งในอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และได้รับอนุญาตตามกฎหมายของราชอาณาจักรไทย

2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของราชอาณาจักรไทยมีและคงไว้ซึ่งการควบคุมอันแท้จริงของสายการบิน และ

3) สายการบินมีเจ้าของโดยตรง หรือ มีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงโดยราชอาณาจักรไทย และ/หรือ โดยคนชาติของราชอาณาจักรไทย

ค) สายการบินที่กำหนดมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขที่วางไว้ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้อยู่เป็นปกติแก่การดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ โดยภาคิผู้พิจารณาคำขออนั้น

3. เมื่อสายการบินได้รับการแต่งตั้งและอนุญาต สายการบินอาจเริ่มดำเนินการที่ตกลง โดยมิเงื่อนไขว่า สายการบินได้ดำเนินการสอดคล้องกับข้อบทที่มีผลใช้บังคับอยู่ของความตกลงฉบับนี้

4. ภาควิผู้ทำความตกลงสองฝ่ายได้ฝ่ายหนึ่งอาจปฏิเสธ เพิกถอน พักใช้ หรือจำกัดการให้อนุญาต ประกอบการหรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินที่กำหนด โดยภาควิผู้ทำความตกลง อีกฝ่ายหนึ่ง

ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยสาธารณรัฐฝรั่งเศส :

1) สายการบินนั้นไม่ได้ก่อตั้งในอาณาเขตของสาธารณรัฐฝรั่งเศส ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้ง ประชาคมยุโรป หรือไม่มีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป ตามกฎหมาย ประชาคมยุโรป หรือ

2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินไม่ได้ดำเนินการหรือไม่ได้คงไว้โดยรัฐ สมาชิกประชาคมยุโรปที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือไม่ได้มีการระบุ ถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น หรือ

3) สายการบินไม่มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปที่ สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ หรือ

4) สายการบินไม่ได้มีเจ้าของโดยตรง หรือมีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ หรือไม่มีการควบคุม อันแท้จริงโดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป หรือประเทศสมาชิกสมาคมการค้าเสรียุโรป และ/หรือ คนชาติ ของรัฐอื่นเช่นว่านั้น หรือ

5) สายการบินได้รับอนุญาตให้ดำเนินการภายใต้ความตกลงสองฝ่ายระหว่างไทยและรัฐ สมาชิกประชาคมยุโรปอื่น และประเทศไทยสามารถแสดงให้เห็นว่า การใช้สิทธิรับขบวนการจราจร ภายใต้ความตกลงนี้ในเส้นทางหนึ่งซึ่งรวมจุดในรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปอื่น เป็นการหลีกเลี่ยง ข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิรับขบวนการจราจรที่ระบุไว้ในความตกลงอีกฉบับหนึ่งนั้น หรือ

6) สายการบินที่กำหนดมิใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้โดยรัฐสมาชิกและไม่มี ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายระหว่างไทยและรัฐสมาชิกนั้น และรัฐสมาชิกนั้นปฏิเสธ สิทธิรับขบวนการจราจรแก่สายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรไทย :

1) สายการบินนั้นไม่ได้ก่อตั้งในอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย หรือไม่ได้รับอนุญาตตาม กฎหมายของราชอาณาจักรไทย

2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของราชอาณาจักรไทยไม่ได้มีหรือคงไว้ซึ่งการควบคุมอันแท้จริง ของสายการบิน หรือ

3) สายการบินไม่ได้เป็นเจ้าของโดยตรง หรือมีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ หรือไม่มีการ ควบคุมอันแท้จริงโดยราชอาณาจักรไทย และ/หรือ โดยคนชาติของราชอาณาจักรไทย

ค) ในกรณีที่สายการบินดำเนินการไม่สอดคล้องกับกฎหมายหรือข้อบังคับซึ่งใช้โดยปกติและ อย่างมีเหตุผลโดยภาควิผู้ทำความตกลงที่ให้สิทธิเหล่านั้น หรือ

ง) ถ้าสายการบินไม่ดำเนินการที่ตกลงตามเงื่อนไขภายใต้ความตกลงฉบับนี้ หรือ

จ) ในกรณีที่ภาคีผู้ทำความตกลงอื่น ไม่ดำเนินการอันสมควรเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยตามวรรค (2) ของ ข้อ 4ข หรือ

ฉ) ตามวรรค (6) ของ ข้อ 4ข

5. เว้นแต่การเพิกถอน พักใช้ หรือ ตั้งบังคับเงื่อนไขที่จำเป็นโดยทันทีนั้นจำเป็นในวรรค 4 ของข้อนี้ เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับ สิทธิเช่นว่านั้นจะใช้ได้หลังจากมีการปรึกษารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น

6. ในการใช้สิทธิภายใต้วรรค 5 และปราศจากผลกระทบต่อสิทธิภายใต้วรรค 4ก) 5 และ 6 ของข้อนี้ ประเทศไทยจะไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสายการบินของรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป หรือประเทศสมาชิกสมาคมการค้าเสรียุโรปในเหตุเรื่องสัญชาติ

### ภาคผนวก 3

#### ข้อ 8

#### พิกัดอัตราค่าขนส่ง

1. เพื่อความมุ่งประสงค์ของข้อตกลงเหล่านี้ คำว่า พิกัดอัตราค่าขนส่ง หมายถึง ราคาที่จ่ายเพื่อขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ และ สินค้า และเงินในใบภายใต้ราคาที่ให้ รวมถึงราคาและเงินไขต่างๆ สำหรับตัวแทนและบริการเสริมอื่นๆ แต่ไม่รวมรายได้หรือเงินไขในการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์
2. ภาควิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะอนุญาตให้จัดเก็บพิกัดอัตราค่าขนส่งสำหรับบริการเดินอากาศที่จัดทำโดยสายการบินที่กำหนดแต่ละสาย ซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาตามปัจจัยทางการตลาด ภาควิผู้ทำความตกลงจะไม่เรียกร้องให้สายการบินต่างๆ เหล่านี้ปรึกษาหารือกับสายการบินอื่นๆ ในเรื่องพิกัดอัตราค่าขนส่งที่จัดเก็บหรือเสนอเพื่อจัดเก็บในบริการที่ครอบคลุมโดยข้อตกลงเหล่านี้
3. ภาควิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเรียกร้องให้แจ้งหรือยื่นเพื่ออนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่งที่จัดเก็บโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่เกิน 45 วัน ก่อนพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอจะมีผลใช้บังคับ ข้อมูลซึ่งภาควิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะพิจารณาเพื่ออนุมัติโดยจะถูกรักษาเป็นความลับระหว่างสายการบินผู้ยื่นข้อมูลและภาควิผู้ทำความตกลงนั้น และจะไม่มี การให้ข้อมูลแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นของภาควิผู้ทำความตกลงนั้น ยกเว้นได้รับอนุญาตจากสายการบิน พิกัดอัตราค่าขนส่งจะมีผลใช้บังคับเร็วที่สุดเท่าที่ได้รับอนุมัติ
4. ถ้าภาควิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่อนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่ง จะต้องแจ้งเหตุผลของการไม่อนุมัตินั้นให้ภาควิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบ ในกรณีเช่นนั้น ภาควิผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจขอให้มีการปรึกษาหารือกับภาควิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเหล่านี้จะต้องจัดขึ้นไม่น้อยกว่า 14 วันหลังจากได้รับการร้องขอ
5. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่จัดเก็บโดยสายการบินที่กำหนดหลายสายของภาควิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายในการขนส่งระหว่างฝรั่งเศสและประเทศอื่นในประชาคมยุโรปจะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้อง

ภาคผนวก 4  
ข้อ 7 ทวิ  
บริการภาคพื้น

ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายมีสิทธิในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ที่จะจัดหาบริการภาคพื้นของตนเอง ("บริการตนเอง") บนพื้นฐานต่างตอบแทน หรือแล้วแต่จะเลือกกับผู้ให้บริการที่ได้รับอนุญาตให้จัดหาบริการดังกล่าว ซึ่งจัดหาบริการภาคพื้นทั้งหมดหรือบางส่วน ในกรณีที่กฎหมายและข้อบังคับเช่นว่านั้นจำกัดหรือขัดขวางบริการตนเองและในกรณีที่ไม่มีการแข่งขันที่เท่าเทียมระหว่างผู้ให้บริการซึ่งจัดหาบริการภาคพื้น สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายจะต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันในเรื่องการเข้าถึงการบริการตนเองและบริการภาคพื้นที่จัดหาโดยผู้ให้บริการรายหนึ่งหรือหลายราย



## ภาคผนวก 5

### การเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง

ไม่มีข้อความใดในคว เมตกลงนี้จะขัดขวางสาธารณรัฐฝรั่งเศสจากการเก็บภาษี ค่าอากร ค่าภาระ หรือค่าธรรมเนียมสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่เติมในอาณาเขตของตน บนพื้นฐานการไม่เลือกปฏิบัติเพื่อใช้ในอากาศยานของสายการบินที่กำหนดของราชอาณาจักรไทยที่ทำการบินระหว่างจุดในสาธารณรัฐฝรั่งเศสกับจุดอื่นในอาณาเขตของสาธารณรัฐฝรั่งเศส หรือจุดในอาณาเขตของรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปอื่น

**ภาคผนวก 6**  
**การร่วมกันผูกขาด**

1. สายการบินที่กำหนดหลายสายของภาคีทั้งสองฝ่ายจะไม่
  - ก) ยอมรับความตกลง การตัดสินใจ โดยสมาคมหรือการร่วมกันผูกขาดใดๆ ที่ป้องกันหรือทำให้การแข่งขันบิดเบือนไป
  - ข) บังคับใช้ผลของแต่ละความตกลง การตัดสินใจ หรือการร่วมกันผูกขาด
  - ค) เป็นตัวแทนของผู้ประกอบการธุรกิจเอกชนอื่นๆ รับผิดชอบในการออกมาตรการในการที่ปกป้องหรือทำให้การแข่งขันบิดเบือนไป
- 2 ข้อบททั้งหมดที่ระบุในความตกลงที่ได้ตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลง หรือ/และ ในการแก้ไขต่างๆ จะต้องไม่ถูกนำไปใช้ในการตีความว่าไม่สอดคล้องตามวรรค 1 ของข้อนี้

## ภาคผนวก 7

### ข้อบทการรักษาความปลอดภัย

#### ข้อ 4 ก

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลง ยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือน ขบวนการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมีขอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่ เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลง จะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการ ที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมีขอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมีขอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และพิธีสารว่าด้วยการปราบปราม การกระทำรุนแรงอันมีขอบด้วยกฎหมาย ณ ทำอากาศยานที่ให้บริการแก่การบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2531 อนุสัญญาว่าด้วยการบ่งชี้จุดของ ระเบิดพลาสติกเพื่อวัตถุประสงค์ของการตรวจค้น ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 1991 และความตกลงพหุภาคีอื่นใดที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนที่ผูกมัดภาคีผู้ทำ ความตกลงทั้งสองฝ่าย

2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อ ป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมีขอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอันอัน มีขอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัย ของการบินพลเรือน

3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษา ความปลอดภัยในการบินซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็น ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่าส่วนที่ข้อบทว่าด้วยการรักษา ความปลอดภัยเช่นว่านั้น มีผลใช้กับภาคีผู้ทำความตกลง ภาคีผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ประกอบการ อากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ หรือมีภูมิลำเนา อยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วย การรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น

4. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า ผู้ประกอบการอากาศยานดังกล่าวอาจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่อ้างถึงในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้มาตรการที่พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตนที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขึ้นขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใดๆ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผล เพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุร้ายดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยาน ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคีผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

6. เมื่อภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลอันสมควรให้เชื่อว่าภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินการผิดไปจากข้อบทเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยตามเงื่อนไขในข้อบทนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือทันทีกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่เป็นผลเสียต่อข้อบทของข้อ 3 ของความตกลงนี้ การไม่บรรลุถึงข้อตกลงที่น่าพอใจภายในสิบห้า (15) วันนับจากวันที่ร้องขอ อาจเป็นเหตุในการพักการใช้สิทธิที่ให้ไว้แก่ภาคีผู้ทำความตกลงภายใต้ความตกลงนี้ เมื่อปรากฏเหตุฉุกเฉินที่คุกคามต่อความมั่นคงปลอดภัยโดยตรงและผิดธรรมดาของผู้โดยสาร ลูกเรือหรืออากาศยานของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ภาคีผู้ทำความตกลงอาจใช้มาตรการป้องกันอันสมควรทันที การปฏิบัติการใดๆ ที่กระทำตามวรรคนี้ จะต้องหยุดลงเมื่อภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งได้ทำตามบทบัญญัติเรื่องการรักษาความปลอดภัยของข้อนี้แล้ว

## ภาคผนวก 8

### ข้อบกพร่องความปลอดภัย

#### ข้อ 4 ข

1. ภาคิผู้ทำควมตกลองและฝ้ายอาจร้องขอใ้มีการปริกาษาหาหรือในเวลาใดๆ เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องใดๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ อากาศยาน หรือการทำการบิน ที่นำมาใช้โดยภาคิผู้ทำควมตกลองอีกฝ้ายหนึ่ง การปริกาษาหาหรือเช่น่นี้ จะต้องมีขึ้นภายในสามสิบ (30) วันนับจากที่มี การร้องขอนั้น
2. ในการปริกาษาหาหรือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำควมตกลองฝ้ายหนึ่งพบว่าภาคิผู้ทำควมตกลองอีกฝ้ายหนึ่ง มีได้คงไว้ซึ่งหรือดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องดังกล่าวอย่างน้อยได้ผลเท่าเทียมกับ มาตรฐานขั้นต่ำ ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลองฝ้ายแรกจะต้องแจ้งให้ ภาคิผู้ทำควมตกลองอีกฝ้ายหนึ่งทราบถึงการค้นพบเหล่านั้นและขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคิผู้ทำควมตกลองอีกฝ้ายหนึ่งนั้นจะต้องดำเนินการ แก้ไขให้เหมาะสม ความล้มเหลวในการดำเนินการที่เหมะสมภายในสิบห้า (15) วัน หรือนาน กว่านี้ตามที่จะตกลงกันของภาคิผู้ทำควมตกลองอีกฝ้ายหนึ่ง จะเป็นเหตุแห่งการนำมาใช้ซึ่งข้อ 3 ของควมตกลองนี้
3. โดยไม่คำนึงถึงหน้าที่ตามที่อ้างถึงในข้อ 33 ของอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันว่าอากาศยานใดๆ ที่ทำการบินหรือการเข้าอากาศยานโดยสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสาย ของภาคิผู้ทำควมตกลอง ฝ้ายหนึ่ง ในบริการที่ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลองอีกฝ้ายหนึ่ง ในขณะที่ อากาศยานอยู่ภายในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลองอีกฝ้ายหนึ่ง อาจอยู่ภายใต้การตรวจโดย ตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจของภาคิผู้ทำควมตกลองอีกฝ้ายหนึ่ง ทั้งในอากาศยานและรอบอากาศยาน เพื่อตรวจสอบควมสมบูรณ์ของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานและลูกเรือ รวมทั้งสภาพที่ปรากฏของ อากาศยานและอุปกรณ์ต่างๆ ของอากาศยาน (ในข้อนี้เรียกว่า "การตรวจสอบในลานจอด") ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดควมล่าช้าที่ไม่สมเหตุสมผล
4. หากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใดเป็นผลให้ :
  - (ก) มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานหรือการทำการบินของอากาศยานนั้น ไม่เป็นไปตาม มาตรฐานขั้นต่ำที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น หรือ
  - (ข) มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ขาดการบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพ และขาดการดำเนินการตาม มาตรฐานความปลอดภัยตามระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น ภายใต้วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในข้อ 33 ของอนุสัญญา ภาคิผู้ทำควมตกลองฝ้ายที่ทำการตรวจสอบสามารถที่จะสรุปได้อย่างอิสระว่า คุณสมบัติต่างๆ ในใบรับรองหรือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือลูกเรือของอากาศยาน นั้นได้ถูกออกให้หรือเทียบให้ยังมีผลใช้บังคับอยู่ หรือคุณสมบัติต่างๆ ที่อากาศยานนั้นใช้ทำการบินนั้น ไม่ได้เท่าเทียมกับหรือสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

5. ในกรณีที่การเข้าไปเพื่อดำเนินการตรวจสอบในลานจอดกับอากาศยานที่ใช้ทำการบินโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ข้างต้น ได้รับการปฏิเสธจากตัวแทนของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะลงความเห็นได้อย่างอิสระว่ามีเหตุร้ายแรงอันควรเชื่อตามที่อ้างถึงไว้ในวรรค 4 ข้างต้นเกิดขึ้น และนำไปสู่ผลสรุปตามที่กำหนดไว้ในวรรคนี้

6. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตทำการบินของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสาย ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในทันทีที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกสรุปว่าการดำเนินการโดยทันทีมีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการทำการบินของสายการบินไม่ว่าจะเป็นผลมาจากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใด การปรึกษาหารือหรืออื่นใด

7. การปฏิบัติใดๆ ของผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค 2 หรือวรรค 6 ข้างต้น จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป

8. กรณีที่ซึ่งฝ่ายฝรั่งเศสได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป สิทธิต่างๆ ของไทยภายใต้ข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบินของความตกลงระหว่างประเทศฝรั่งเศสที่ได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนดและประเทศไทยนี้จะนำไปใช้อย่างเท่าเทียมในเรื่องการนำไปใช้ การใช้สิทธิ หรือการคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยโดยรัฐสมาชิกของประชาคมยุโรปอื่นนั้น และในเรื่องของการอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศแก่สายการบินนั้น

## ภาคผนวก 9 เส้นทางบินของไทย

เส้นทางบินที่จะดำเนินการในทั้งสองทิศทาง โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสาย ของ  
รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย :

### เส้นทางที่ 1

จากจุดต่างๆ ในไทย ผ่านเดลี - กวางเจา - คาบูล - ทชเคนท์ - มอสโก - เตหะราน - ดาห์รัน - บาเรนห์ -  
ตูไบ - คูเวต - จิบูตี - แบกแดด - เบรุต - เทลอาวีฟ - ไคโร - เอเธนส์ - อิสตันบูล - โรม - เวียนนา -  
แฟรงก์เฟิร์ต - ซูริค - สองจุดระหว่างทางที่ฝ่ายไทยจะเลือกและระบุในภายหลัง - ไปยังจุดต่างๆ ใน  
ฝรั่งเศสและพื้นที่ไปยัง ลอนดอน - มาดริด - ลิสบอน - นิวยอร์ก - สองจุดพื้นที่ฝ่ายไทยจะเลือกและระบุ  
ในภายหลัง

### เส้นทางที่ 2

จากจุดต่างๆ ในไทย ผ่านสิงคโปร์ - จาการ์ตา - เดนปาซาร์ - เบาเกา - ตีลีส - มะนิลา - พอร์ตมอร์สบี -  
โอเนียราไปยัง นูเมีย และพื้นที่ไปยัง นานติ - ปาโกปาโก - โอ๊คแลนด์ - ปาปัว

### เส้นทางที่ 3

จากจุดต่างๆ ในไทย - หนึ่งจุดระหว่างทาง - ฝรั่งเศส (จุดต่างๆ ในเรอูนียง) - หนึ่งจุดพื้นที่

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของราชอาณาจักรไทย อาจเว้นไม่แวะลงยังจุดใดๆ  
ข้างต้น ในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวบิน หรืออาจเปลี่ยนลำดับก็ได้ แต่การดำเนินการที่ตกลง  
บนเส้นทางบินต้องเริ่มต้นที่จุดในอาณาเขตของไทย

**ภาคผนวก 9**  
**เส้นทางบินของฝรั่งเศส**

เส้นทางบินที่จะดำเนินการในทั้งสองทิศทาง โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสาย ของ  
รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส :

เส้นทางที่ 1

จากจุดต่างๆ ในฝรั่งเศส ผ่าน โรม - เวียนนา - เอเธนส์ - อิสตันบูล - เบรุต - เทลอาวีฟ - ไคโร - จิบูตี -  
บาหลีเรน - ดาห์รัน - คูเวต - อาบูดาบี - ดูไบ - เดหะราน - คาบูล - กานดาหาร์ - การาจี้ - อิสลามาบัต -  
บอมเบย์ - เดลี - หมู่เกาะมัลดีฟ - โคลัมโบ - ย่างกุ้ง - สองจุดระหว่างทางที่ฝ่ายสาธารณรัฐฝรั่งเศสจะ  
เลือกและระบุในภายหลัง - ไปยังจุดต่างๆ ในไทย และผันไปยังสองจุดผันที่ฝ่ายสาธารณรัฐฝรั่งเศสจะ  
เลือกและระบุในภายหลัง และไปยัง :

เส้นทางที่ 1 พนมเปญ - ไชงอน - ฮ่องกง - มะนิลา - โอซากา - โตเกียว หรือ

เส้นทางที่ 2 พนมเปญ - ไชงอน - กัวลาลัมเปอร์ - สิงคโปร์ - จาการ์ตา - เดนปาซาร์ -  
ซิดนีย์ - โอ๊คแลนด์ - ดินแดนของฝรั่งเศสในมหาสมุทรแปซิฟิก

เส้นทางที่ 2

จากฝรั่งเศส (จุดต่างๆ ในเรอูนียง) - หนึ่งจุดระหว่างทาง - จุดต่างๆ ในไทย - จุดผันหนึ่งจุด

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส อาจเว้นไม่แวะลงยังจุดใดๆ  
ข้างต้น ในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวบิน หรืออาจเปลี่ยนลำดับก็ได้ แต่การดำเนินการที่ตกลง  
บนเส้นทางบินต้องเริ่มต้นที่จุดในอาณาเขตของฝรั่งเศส



## ภาคผนวก 10

### การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

ในการดำเนินการเดินอากาศตามเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจเข้าร่วมในข้อตกลงบริการร่วมกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อื่นใด ที่มีสิทธิทำการบินในเส้นทางและมีสิทธิรับขนการจราจรที่เหมาะสม ในลักษณะต่อไปนี้

#### 1. การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินคู่ภาคี

##### (ก) ช่วงเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความถี่ที่ใช้โดยสายการบินผู้มิได้ดำเนินการจะไม่นำมานับหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

##### (ข) ช่วงเส้นทางบินภายในประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งทำการบินในเครือข่ายเส้นทางบินภายในประเทศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะไม่มีข้อจำกัดเรื่องความจุและความถี่ของเที่ยวบินบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันนั้น ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่าการจราจรที่รับขนในบริการเหล่านั้น ต้องเป็นการจราจรต่อเนื่องไปยัง/มาจากบริการระหว่างประเทศของตน

#### 2. การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งขณะที่ทำการบินตามเส้นทางที่ระบุ อาจเข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันเอง โดยความถี่ที่ใช้โดยสายการบินผู้ดำเนินการจะถูกนับหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

#### 3. การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศที่สาม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจเข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ใดๆ ของประเทศที่สามเพื่อดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง ผ่านจุดระหว่างทางตามเส้นทางบินที่ระบุในกรณีดังกล่าวนั้น บริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหนึ่งเที่ยวจะถูกนับหักจากสิทธิความจุของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) นั้นเท่ากับหนึ่งหน่วยความถี่

#### หมายเหตุ :

เป็นที่ตกลงกันอีกด้วยว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันตามความในวรรคนี้ ในการขายบัตรโดยสารของตน ต้องแสดงให้เห็นชัดเจนแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขายว่าสายการบินใดจะเป็นผู้ดำเนินการจริงในแต่ละช่วงของบริการ และสายการบินใดบ้างที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ

*Draft*  
(Thai Note)

No. /

Ministry of Foreign Affairs,  
Sri Ayudhaya Road,  
Bangkok 10400.

B.E. 2552 (2009)

Excellency,

I have the honour to refer to the consultation held in Paris on 12-13 September 2007 to discuss matters relating to the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the French Republic for Air Services between and beyond their Respective Territories, done on 7 April 1975 (hereinafter referred to as "the Agreement").

In this connection, I have further the honour to confirm, on behalf of the Government of the Kingdom of Thailand, the agreements reached during the consultation as Follows:

**1. Legal certainty of the Agreement with respect to Community Law**

The French delegation explained to the delegation of Thailand that, as a result of the ruling of the European Court of Justice on November 5, 2002, the European Commission and the Member States of the European Community have adopted standard clauses to be incorporated in bilateral air services agreements

Under this basic, both delegations agreed to amend the Agreement, as following:

- with regard to designation, authorisation and revocation: a new article 3 will supersede the former article 3, as mentioned in **Appendix I** of this Memorandum;
- with regard to tariffs: a new article 8 will supersede the former article 8, as mentioned in **Appendix II** of the present Memorandum;
- with regard to ground handling: a new article (article 7 bis), will be incorporated, as mentioned in **Appendix III** of the present Memorandum.

However, the Thai delegation was not in position, at this stage, to accept:

- the article about taxation of aviation fuel proposed by France (**Appendix IV**);
- the article about concerted practices proposed by France (**Appendix V**)

**2. Safety and Security**

**2.1 Inclusion of a security clause (article 4a)**

Both delegations agreed to incorporate an article 4a related to security in the Agreement, as mentioned in **Appendix VI** of the present Memorandum.

## **2.2 Inclusion of a safety clause (article 4b)**

Both delegations agreed to incorporate an article 4b related to safety in the Agreement, as mentioned in **Appendix VII** of the present Memorandum.

## **3. Amendment of the Route schedule**

In application of Article 12 of the Agreement, both delegations agreed to modify the route schedule as appears in Appendix VIII. It was agreed that the designated airlines of a Contracting Party can serve two points in the territory of the other Contracting Party with the same flight within the scope of article 2(3) of the Agreement. It was understood that points beyond can be served as intermediate points and vice versa.

## **4. Code sharing arrangements**

With a view to develop the commercial opportunities of their respective air carriers, both delegations agreed on the text of code sharing arrangements as mentioned in Appendix IX of the present Memorandum.

## **5. Traffic rights**

5.1 Both delegations agreed that in operating the air services on their respective routes, the designated airline(s) of two Contracting Parties shall enjoy full 3<sup>rd</sup> and 4<sup>th</sup> freedom traffic rights, but the designated airline of one Contracting Party shall not exercise 5<sup>th</sup> freedom traffic rights on the sectors where the designates airlines of the other Party is or will be effectively operating unless the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties have, through consultations ,exchange 5<sup>th</sup> freedom traffic rights.

5.2 In this regard, both delegations agreed to exchange 5<sup>th</sup> freedom traffic rights as follows:

- air carriers designated by Thailand will be entitled to exercise 5<sup>th</sup> freedom traffic rights to two (2) beyond points in Europe, excluding Moscow;
- air carriers designated by France will be entitled to exercise 5<sup>th</sup> freedom traffic rights to two (2) points beyond in Asia, excluding Tokyo.

It was understood that points beyond can be served as intermediate point and vice versa.

Any further 5<sup>th</sup> freedom rights granted to the designate carriers shall be only subject to an agreement between both Aeronautical Authorities and any provisions to the contrary are terminated.

If the above confirmation is acceptable to the Government of the French Republic, I have the honour to propose that this Note and your Excellency's Note in

reply to that effect shall be regarded as constituting an Agreement in this matter between our two Governments

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

*Draft*  
*(French Note)*

No.

Excellency,

I have the honour to refer to Your Excellency's Note No. ..., dated... which reads as follows:

"I have the honour to refer to the consultation held in Paris on 12-13 September 2007 to discuss matters relating to the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the French Republic for Air Services between and beyond their Respective Territories, done on 7 April 1975 (herein after referred to as "the Agreement").

In this connection, I have further the honour to confirm, on behalf of the Government of the Kingdom of Thailand, the agreements reached during the consultation as follows:

**1. Legal certainty of the Agreement with respect to Community Law**

The French delegation explained to the delegation of Thailand that, as a result of the ruling of the European Court of Justice on November 5, 2002, the European Commission and the Member States of the European Community have adopted standard clauses to be incorporated in bilateral air services agreements

Under this basic, both delegations agreed to amend the Agreement, as following:

- with regard to designation, authorisation and revocation: a new article 3 will supersede the former article 3, as mentioned in **Appendix I** of this Memorandum;
- with regard to tariffs: a new article 8 will supersede the former article 8, as mentioned in **Appendix II** of the present Memorandum;
- with regard to ground handling: a new article (article 7 bis), will be incorporated, as mentioned in **Appendix III** of the present Memorandum.

However, the Thai delegation was not in position, at this stage, to accept:

- the article about taxation of aviation fuel proposed by France (**Appendix IV**);
- the article about concerted practices proposed by France (**Appendix V**)

**2. Safety and Security**

**2.1 Inclusion of a security clause (article 4a)**

Both delegations agreed to incorporate an article 4a related to security in the Agreement, as mentioned in **Appendix VI** of the present Memorandum.

## **2.2 Inclusion of a safety clause (article 4b)**

Both delegations agreed to incorporate an article 4b related to safety in the Agreement, as mentioned in **Appendix VII** of the present Memorandum.

## **3. Amendment of the Route schedule**

In application of Article 12 of the Agreement, both delegations agreed to modify the route schedule as appears in Appendix VIII. It was agreed that the designated airlines of a Contracting Party can serve two points in the territory of the other Contracting Party with the same flight within the scope of article 2(3) of the Agreement. It was understood that points beyond can be served as intermediate points and vice versa.

## **4. Code sharing arrangements**

With a view to develop the commercial opportunities of their respective air carriers, both delegations agreed on the text of code sharing arrangements as mentioned in Appendix IX of the present Memorandum.

## **5. Traffic rights**

5.1 Both delegations agreed that in operating the air services on their respective routes, the designated airline(s) of two Contracting Parties shall enjoy full 3<sup>rd</sup> and 4<sup>th</sup> freedom traffic rights, but the designated airline of one Contracting Party shall not exercise 5<sup>th</sup> freedom traffic rights on the sectors where the designates airlines of the other Party is or will be effectively operating unless the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties have, through consultations ,exchange 5<sup>th</sup> freedom traffic rights.

5.2 In this regard, both delegations agreed to exchange 5<sup>th</sup> freedom traffic rights as follows:

- air carriers designated by Thailand will be entitled to exercise 5<sup>th</sup> freedom traffic rights to two (2) beyond points in Europe, excluding Moscow;
- air carriers designated by France will be entitled to exercise 5<sup>th</sup> freedom traffic rights to two (2) points beyond in Asia, excluding Tokyo.

It was understood that points beyond can be served as intermediate point and vice versa.

Any further 5<sup>th</sup> freedom rights granted to the designate carriers shall be only subject to an agreement between both Aeronautical Authorities and any provisions to the contrary are terminated.

If the above confirmation is acceptable to the Government of the French Republic, I have the honour to propose that this Note and your Excellency's Note in

reply to that effect shall be regarded as constituting an Agreement in this matter between our two Governments.”

In reply, I have further the honour to inform Your Excellency that the foregoing confirmation is acceptable to the Government of the French Republic and that Your Excellency's Note and this Note in reply constitute an Agreement in this matter between our two Governments which shall enter into force on the date of this Note.

Accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

ร่าง  
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายไทย)

ที่ /

กระทรวงการต่างประเทศ

ถนนศรีอยุธยา

กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

พ.ศ. ๒๕๕๒ (ค.ศ. ๒๐๐๙)

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงปารีส ระหว่างวันที่ ๑๒-๑๓ กันยายน ๒๕๕๐ เพื่อหารือเกี่ยวกับการบริการเดินอากาศระหว่างและนอกเหนือเขตแดนของประเทศทั้งสอง ลงนามเมื่อวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๑๘ (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “ความตกลง”)

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. ความชัดเจนทางกฎหมายของความตกลงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายประชาคม

คณะผู้แทนฝรั่งเศสได้ชี้แจงให้คณะผู้แทนไทยทราบว่า จากผลของคำวินิจฉัยของศาลยุติธรรมยุโรป เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๕ คณะกรรมาธิการยุโรปและประเทศสมาชิกประชาคมยุโรปได้ยอมรับข้อบทมาตรฐานที่ใช้ร่วมในความตกลงทวิภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศภายใต้หลักเกณฑ์นี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแก้ไขความตกลง ดังต่อไปนี้

- เรื่องการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การออกใบอนุญาตประกอบการ และการเปิดถอนใบอนุญาต ข้อ ๓ ใหม่จะแทนที่ข้อ ๓ เดิม ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก ๒ ของบันทึกฉบับนี้
- เรื่องพิกัดอัตราค่าขนส่ง ข้อ ๘ ใหม่จะแทนที่ข้อ ๘ เดิม ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก ๓ ของบันทึกฉบับนี้
- ในเรื่องบริการภาคพื้น ข้อใหม่ (ข้อ ๗ ทวิ) จะนำมาใช้ร่วม ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก ๔ ของบันทึกฉบับนี้

อย่างไรก็ตาม คณะผู้แทนไทยไม่อยู่ในฐานะที่จะยอมรับในขั้นนี้ต่อ:



- ข้อบทเกี่ยวกับการเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงการบิน ที่เสนอโดยฝรั่งเศส (ภาคผนวก ๕)
- ข้อบทเกี่ยวกับการร่วมกันผูกขาด ที่เสนอโดยฝรั่งเศส (ภาคผนวก ๖)

## **๒. ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย**

### **๒.๑. การรวมข้อบทการรักษาความปลอดภัยการบิน (ข้อ ๔ก)**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงรวมข้อ ๔ก ซึ่งเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยไว้ในความตกลง ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก ๗ ของบันทึกฉบับนี้

### **๒.๒. การรวมข้อบทความปลอดภัยการบิน (ข้อ ๔ข)**

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงรวมข้อ ๔ข ซึ่งเกี่ยวกับความปลอดภัยไว้ในความตกลง ตามที่ กล่าวถึงใน ภาคผนวก ๘ ของบันทึกฉบับนี้

## **๓. การแก้ไขใบพิกัดเส้นทาง**

ในการใช้ข้อ ๑๒ ของความตกลง คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงใบพิกัดเส้นทางบินดัง ปรากฏใน ภาคผนวก ๙ เป็นที่ตกลงกันว่าสายการบินที่กำหนดหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง สามารถให้บริการไปยังจุดสองจุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในเที่ยวบินเดียวกันได้ ภายในขอบเขตของข้อ ๒ (ก) ของความตกลง เป็นที่เข้าใจว่าจุดพื้นที่ต่างๆ สามารถนำมาใช้เป็นจุดระหว่างทาง ต่างๆ และกลับกันได้

## **๔. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน**

โดยมุ่งหมายที่จะพัฒนาโอกาสทางการค้าของสายการบินของตน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลง ในตัวบทของข้อตกลงทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก ๑๐ ของบันทึก ฉบับนี้

## **๕. สิทธิรับขนการจราจร**

๕.๑. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันว่า ในการดำเนินการบริการในเส้นทางบินที่กำหนดของตน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองสามารถบันทึกสิทธิรับขน การจราจรเสรีภาพที่ ๓ และ ๔ ได้อย่างเต็มที่ แต่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะไม่ ใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ในช่วงเส้นทางที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ดำเนินบริการอยู่หรือกำลังจะดำเนินการ ยกเว้นเจ้าหน้าที่การเดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสอง ฝ่ายได้แลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ โดยการเจรจา

๕.๒. ในการนี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ดังต่อไปนี้

- สายการบินที่กำหนดหลายสายที่กำหนดโดยประเทศไทย จะได้รับสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ไปยังสอง (๒) จุดพันใด ๆ ในยุโรป ยกเว้น มอสโก

- สายการบินที่กำหนดหลายสายที่กำหนดโดยประเทศฝรั่งเศส จะได้รับสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ไปยังสอง (๒) จุดพันใด ๆ ในเอเชีย ยกเว้น โตเกียว

เป็นที่เข้าใจว่าจุดพันต่างๆสามารถนำมาใช้เป็นจุดระหว่างทางต่างๆ และกลับกันได้

การให้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ ๕ นอกเหนือจากนี้แก่สายการบินที่กำหนดหลายสาย จะขึ้นอยู่กับการตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองฝ่ายเท่านั้น และข้อบทใดๆ ที่ผิดไปจากนี้เป็นอันที่สิ้นสุด

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับได้ของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส ข้าพเจ้าก็รู้สึกเป็นเกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้ และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย

ร่าง  
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายฝรั่งเศส)

ที่

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงหนังสือจาก ฯพณฯ เลขที่ ..... ลงวันที่ ..... ซึ่งมีข้อความ ดังต่อไปนี้

“ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงปารีส ระหว่างวันที่ ๑๒-๑๓ กันยายน ๒๕๕๐ เพื่อหารือเกี่ยวกับการบริการเดินอากาศระหว่างและนอกเหนือเขตแดนของประเทศทั้งสอง ลงนามเมื่อวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๑๘ (ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า “ความตกลง”)

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

**๑. ความชัดเจนทางกฎหมายของความตกลงในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายประชาคม**

คณะผู้แทนฝรั่งเศสได้ชี้แจงให้คณะผู้แทนไทยทราบว่า จากผลของคำวินิจฉัยของศาลยุติธรรมยุโรป เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๕ คณะกรรมาธิการยุโรปและประเทศสมาชิกประชาคมยุโรปได้ยอมรับข้อบทมาตรฐานที่ใช้ร่วมในความตกลงทวิภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศภายใต้หลักเกณฑ์นี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแก้ไขความตกลง ดังต่อไปนี้

- เรื่องการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การออกใบอนุญาตประกอบการ และการเพิกถอนใบอนุญาต ข้อ ๓ ใหม่จะแทนที่ข้อ ๓ เดิม ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก ๒ ของบันทึกฉบับนี้
- เรื่องพิกัดอัตราค่าขนส่ง ข้อ ๘ ใหม่จะแทนที่ข้อ ๘ เดิม ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก ๓ ของบันทึกฉบับนี้
- ในเรื่องบริการภาคพื้น ข้อใหม่ (ข้อ ๗ ทวิ) จะนำมาใช้ร่วม ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก ๔ ของบันทึกฉบับนี้

อย่างไรก็ตาม คณะผู้แทนไทยไม่อยู่ในฐานะที่จะยอมรับในขั้นนี้ต่อ:

- ข้อบทเกี่ยวกับการเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงการบิน ที่เสนอโดยฝรั่งเศส (ภาคผนวก ๕)
- ข้อบทเกี่ยวกับการร่วมกันผูกขาด ที่เสนอโดยฝรั่งเศส (ภาคผนวก ๖)

## ๒. ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

### ๒.๑. การรวมข้อบทการรักษาความปลอดภัยการบิน (ข้อ ๔ก)

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงรวมข้อ ๔ก ซึ่งเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยไว้ในความตกลง ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก ๗ ของบันทึกฉบับนี้

### ๒.๒. การรวมข้อบทความปลอดภัยการบิน (ข้อ ๔ข)

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงรวมข้อ ๔ข ซึ่งเกี่ยวกับความปลอดภัยไว้ในความตกลง ตามที่กล่าวถึง ใน ภาคผนวก ๘ ของบันทึกฉบับนี้

## ๓. การแก้ไขใบพิกัดเส้นทาง

ในการใช้ข้อ ๑๒ ของความตกลง คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงใบพิกัดเส้นทางบินดังปรากฏใน ภาคผนวก ๙ เป็นที่ตกลงกันว่าสายการบินที่กำหนดหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งสามารถ ให้บริการไปยังจุดสองจุดในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในเที่ยวบินเดียวกันได้ภายใน ขอบเขตของข้อ ๒ (๓) ของความตกลง เป็นที่เข้าใจว่าจุดพื้นที่ต่างๆ สามารถนำมาใช้เป็นจุดระหว่างทางต่างๆ และกลับกันได้

## ๔. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

โดยมุ่งหมายที่จะพัฒนาโอกาสทางการค้าของสายการบินของตน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงในตัวของ ข้อตกลงการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก ๑๐ ของบันทึกฉบับนี้

## ๕. สิทธิรับขนการจราจร

๕.๑. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันว่า ในการดำเนินบริการในเส้นทางบินที่กำหนดของตน สาย การบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองสามารถบันทึกสิทธิรับขน การจราจรเสรีภาพที่ ๓ และ ๔ ได้อย่างเต็มที่ แต่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะไม่ ใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ในช่วงเส้นทางที่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ดำเนินบริการอยู่หรือกำลังจะดำเนินบริการ ยกเว้นเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสอง ฝ่ายได้แลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ โดยการเจรจา

๕.๒. ในการนี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ดังต่อไปนี้

- สายการบินที่กำหนดหลายสายที่กำหนดโดยประเทศไทย จะได้รับสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ ไปยังสอง (๒) จุดพื้นที่ๆ ในยุโรป ยกเว้น มอสโก

- สายการบินที่กำหนดหลายสายที่กำหนดโดยประเทศฝรั่งเศส จะได้รับสิทธิรับการตรวจ  
เสรีภาพที่ ๕ ไปยังสอง (๒) จุดพันใด ๆ ในเอเชีย ยกเว้น โตเกียว

เป็นที่เข้าใจว่าจุดพันต่างๆสามารถนำมาใช้เป็นจุดระหว่างทางต่างๆ และกลับกันได้

การให้สิทธิรับการตรวจเสรีภาพที่ ๕ นอกเหนือจากนี้แก่สายการบินที่กำหนดหลายสาย จะขึ้นอยู่กับการตกลง  
ลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองฝ่ายเท่านั้น และข้อบทใดๆ ที่ผิดไปจากนี้เป็นอันที่สิ้นสุด

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับได้ของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส ข้าพเจ้าก็รู้สึกเป็นเกียรติที่จะ  
เสนอให้หนังสือฉบับนี้ และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ”

สำหรับคำตอบ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะแจ้งแก่ ฯพณฯ ว่า ข้อยืนยันดังกล่าวเป็นที่ยอมรับได้ของ  
รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส และหนังสือของ ฯพณฯ และหนังสือตอบกลับฉบับนี้จะถือเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้  
ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ ซึ่งจะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ที่ระบุไว้ในหนังสือฉบับนี้

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย