



ที่ คค (ปคร) 0204/ ๗

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม.10100

48848 817
1.4 2551 15-25
1/18
14-251
16-251

14 มกราคม 2551

เรื่อง รายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย - ฝรั่งเศส

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาและคำแปลบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างไทย - ฝรั่งเศส ลงนามเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2550 จำนวน 70 ชุด
2. สำเนามติคณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความเข้าใจการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ ครั้งที่ 4/2550 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 จำนวน 70 ชุด

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการพบปะเจรจาการบินระหว่างคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส ระหว่างวันที่ 12-13 กันยายน 2550 ที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส เพื่อหารือในเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง

กระทรวงคมนาคมขอเรียนสรุปรายงานผลการเจรจาต่อคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 ประเทศไทยและฝรั่งเศสได้จัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน ลงนามเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2518 เพื่อใช้เป็นความตกลงฉบับแม่บทในความสัมพันธ์ด้านการบินระหว่างกัน และทั้งสองฝ่ายได้พบปะหารือกันเป็นระยะๆ โดยพบกันครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2531

1.2 สืบเนื่องจากสายการบิน Air Austral ของฝรั่งเศส ได้มีหนังสือถึงกรมการขนส่งทางอากาศ เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2548 เพื่อขออนุญาตทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินแอร์มาดากัสการ์ สัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน ในเส้นทางอันตานานาริโว - แชนเจอนี - กรุงเทพฯ และกลับ ซึ่งเป็นการทำการบินที่ไม่สอดคล้องกับความตกลงฯ ไทย - ฝรั่งเศส และ ไทย - มาดากัสการ์

/เนื่องจากยัง ...

เนื่องจากยังไม่มีข้อบ่งชี้เรื่องการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันไว้ในความตกลงฯ ต่อมาคณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำในคราวประชุมครั้งที่ 1/2549 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2549 ได้มีมติเห็นชอบให้กรรมการขนส่งทางอากาศอนุญาตให้สายการบินแอร์มาดากัสการ์ทำการบินในเส้นทางอันตานานาริโว - แชนเดอนี - กรุงเทพฯ และกลับ พร้อมสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 และให้สายการบินแอร์มาดากัสการ์และสายการบิน Air Austral ทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันในช่วงเส้นทางแชนเดอนี - กรุงเทพฯ และกลับ ในเที่ยวบินดังกล่าวได้เป็นการชั่วคราว และให้นัดเจรจาการบินกับประเทศฝรั่งเศสและมาดากัสการ์เพื่อปรับปรุงสิทธิการบินต่อไป

1.3 ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้มีการเจรจาการบินกันระหว่างวันที่ 12 - 13 กันยายน 2550 ที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส

1.4 คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ ซึ่งได้รับอนุมัติแต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2549 ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/15864 ลงวันที่ 27 ธันวาคม 2549 ให้มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเจรจาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศ เป็นผู้แทนไทยในการพบปะเจรจาดังกล่าว

1.5 ผลการเจรจา คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) โดยลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2550 รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ซึ่งจะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนมอบกระทรวงการต่างประเทศดำเนินการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตยืนยันการปรับปรุงแก้ไขข้อบ่งชี้ในความตกลงฯ ว่าด้วยการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การออกใบอนุญาตประกอบการและการเพิกถอนใบอนุญาต และใบพิกัดเส้นทางบิน

1.6 คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2550 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ได้มีมติรับทราบผลการเจรจาการบินระหว่างไทย - ฝรั่งเศส แล้ว รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

2. ผลการเจรจา

ในการพบปะเจรจาดังนี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกัน ดังนี้

2.1 ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงข้อบ่งชี้ในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างไทยกับฝรั่งเศส ดังนี้

2.1.1 การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การออกใบอนุญาตประกอบการ และการเพิกถอนใบอนุญาต คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงหลักการคุณสมบัติของสายการบินที่กำหนด พร้อมทั้งข้อกำหนดเกี่ยวกับเงื่อนไขการปฏิเสธ เพิกถอน ระบุใช้ หรือจำกัดการอนุญาต การทำการบินของสายการบิน เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางที่ไทยได้ตกลงกับผู้แทนประชาคมยุโรป (คณะกรรมการการยุโรป) ตามบันทึกการหารือร่วม (Joint Minutes) ฉบับลงนามเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2549

2.1.2 พิกัดอัตราค่าขนส่ง คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเปลี่ยนแปลง ข้อบทว่าด้วยพิกัดอัตราค่าขนส่ง จากเดิมกำหนดให้อัตราค่าขนส่งที่สายการบินจะนำมาใช้ต้องได้รับ อนุญาตจากเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองฝ่ายก่อน เปลี่ยนแปลงเป็นสายการบินกำหนดอัตรา ค่าขนส่งได้เองตามปัจจัยทางการตลาด โดยภาคีทั้งสองฝ่ายจะไม่เรียกร้องให้สายการบินของตนหารือกับ สายการบินอื่นๆ ในเรื่องพิกัดอัตราค่าขนส่ง นอกจากนี้ ภาคีแต่ละฝ่ายอาจร้องขอให้สายการบินแจ้งพิกัด อัตราค่าขนส่งก่อนใช้ไม่เกิน 45 วัน ทั้งนี้ หากภาคีอีกฝ่ายหนึ่งไม่อนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่งจะต้อง แจ้งเหตุผลของการไม่อนุมัติให้ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งทราบ ซึ่งภาคีอีกฝ่ายหนึ่งอาจขอให้มีการปรึกษาหารือ กันไม่น้อยกว่า 14 วัน จากวันที่ร้องขอ

2.1.3 การบริการภาคพื้น คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเพิ่มเติมข้อบท ว่าด้วยการบริการภาคพื้น โดยแยกออกมาจากข้อบทว่าด้วยกิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์และ การโอนรายได้ เพื่อระบุสิทธิการบริการภาคพื้นของตนเองให้ชัดเจนมากขึ้น

2.1.4 การรักษาความปลอดภัยการบิน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลง เพิ่มเติมข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงฯ

2.1.5 ความปลอดภัยการบิน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเพิ่มเติมข้อบท ว่าด้วยความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงฯ โดยมีเนื้อหาเป็นไปตามร่างข้อบทใหม่ที่คณะกรรมการ ผู้แทนรัฐบาลฯ ให้ความเห็นชอบแล้ว ซึ่งมีเงื่อนไขและมาตรการตรวจสอบสายการบินที่มีอยู่ในกรอบ ที่รัดกุมและชัดเจนมากขึ้น และครอบคลุมถึงสิทธิในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบิน ในกรณี สายการบินได้รับการแต่งตั้งโดยฝ่ายฝรั่งเศส แต่มีการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยการบินโดยรัฐสมาชิก ประชาคมยุโรปอื่น ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องตามกฎหมายประชาคมยุโรปด้วย

2.2 ใบพิกัดเส้นทางบิน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงเส้นทางบิน เฉพาะจุดที่ทำการบินไปยังคู่ภาคี กล่าวคือ จากเดิมเส้นทางบินของฝ่ายไทยคือ “ปารีสและ/หรืออีก 2 จุด ในฝรั่งเศส” แก้ไขเป็น “จุดต่างๆ ในฝรั่งเศส” ส่วนเส้นทางบินเดิมของฝ่ายฝรั่งเศสคือ “กรุงเทพฯ - หาดใหญ่ และ/หรือ 2 จุดเพิ่มเติมใดๆ ในประเทศไทย” แก้ไขเป็น “จุดต่างๆ ในประเทศไทย” สำหรับจุด ระหว่างทางและจุดพินให้ยังคงเช่นเดิม และเพิ่มเส้นทางบินใหม่อีก 1 เส้นทางสำหรับดินแดนที่ตั้งอยู่ใน มหาสมุทรอินเดียด้วย สำหรับการระบุว่า สายการบินที่กำหนดของภาคีฝ่ายหนึ่งสามารถให้บริการไป ยังจุดสองจุดในดินแดนของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในเที่ยวบินเดียวกันได้ และจุดพินต่างๆ สามารถนำมาใช้เป็นจุดระหว่างทางและกลับกันได้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ระบุไว้เช่นเดิม

2.3 สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 5 คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ยกเลิกข้อยกเว้นในการดำเนินการจัดทำความตกลงทางพาณิชย์ระหว่างสายการบินที่กำหนดของภาคีทั้งสองฝ่าย และตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 5 ระหว่างกัน โดยสายการบินที่กำหนดของไทยสามารถใช้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 5 ไปยังสองจุดพ่นในยุโรป ยกเว้นมอสโก และสายการบินที่กำหนดของฝรั่งเศสสามารถใช้สิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 5 ไปยังสองจุดพ่นในเอเชีย ยกเว้นโตเกียว ภายใต้สิทธิความจุความถี่ของตน ทั้งนี้ จุดพ่นสามารถนำมาใช้เป็นจุดระหว่างทางและกลับกันได้

2.4 ข้อบทการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเพิ่มเติมข้อบทการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศคู่ภาคี การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศเดียวกัน และการใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศที่สาม

3. วิเคราะห์ผลกระทบ

ผลการเจรจาระหว่างไทย - ฝรั่งเศสในครั้งนี้ เป็นการปรับปรุงข้อบทในความตกลงฯ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายภายในของทั้งสองฝ่าย สำหรับการปรับปรุงสิทธิการบินต่างๆ ได้แก่ ใบพัดเส้นทางบิน และสิทธิรับการจราจรเสรีภาพที่ 5 จะทำให้สายการบินของทั้งสองฝ่ายมีความยืดหยุ่นในการวางแผนการให้บริการ และเปิดโอกาสให้สามารถขยายบริการไปยังจุดต่างๆ ได้มากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการส่งเสริมการเดินทางระหว่างสองประเทศ และเครือข่ายการบินให้ขยายตัวมากขึ้น อันจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้าและการบริการระหว่างประเทศทั้งสองให้เจริญเติบโตอย่างมีศักยภาพต่อไป

อนึ่ง กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการต่างประเทศมีความเห็นว่า การจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศของไทยกับประเทศต่างๆ ไม่เข้าข่ายตามมาตรา 190 วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ด้วยเหตุผลคือ ไม่มีผลเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทยหรือเขตพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือจะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญา ไม่มีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือสังคมของประเทศอย่างกว้างขวาง ไม่มีผลผูกพันด้านการค้า การลงทุน หรืองบประมาณของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2550 ได้มีมติเห็นชอบผลการเจรจาการบินระหว่างไทย-อิหร่าน ไทย-อิสราเอล และไทย-สาธารณรัฐอาร์เมเนีย ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอแล้ว

/กระทรวงคมนาคม ...

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นชอบด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบบันทึกความเข้าใจดังกล่าว ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุงถ้อยคำเพียงเล็กน้อย ซึ่งไม่ขัดกับหลักการและสาระสำคัญ ก็ให้กระทรวงคมนาคมสามารถดำเนินการได้ โดยประสานงานกับกระทรวงการต่างประเทศ ก่อนมอบให้กระทรวงการต่างประเทศดำเนินการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตยืนยันการมีผลใช้บังคับในเรื่องการปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและเส้นทางบินต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก



(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองกิจการระหว่างประเทศ

โทร. 0-2280-5638-9

โทรสาร 0-2281-4829, 0-2280-1714

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 7th 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

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 3rd and 4th freedom traffic rights, but the designated airline of one Contracting Party shall not exercise 5th 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 5th freedom traffic rights.

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

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

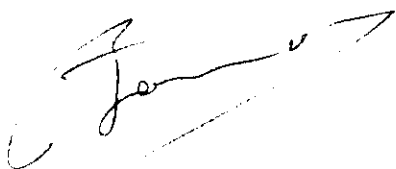
Pi

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 'JOURNE', with a long horizontal stroke extending to the right.

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 Dharntipaya PRONE-KAOTIPAYA

Pj

Kur

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 KANAIVATCHAI
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.



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;

Kam

P-0

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.

P_c

Ram

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.

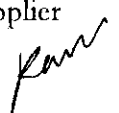
Kar

Appendix IV

Article 7 bis

Ground Handling

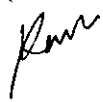
Subject to the laws and regulations of each Contracting Party each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform, on reciprocal basis, its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide 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.



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.

Pj

pan

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.

B^{*}

Ram

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

four

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

km

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.

Pj

km

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 – Honiera 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 – Maldives Islands – Colombo – Rangoon – two intermediate points to be specified at French Republic's choice at a later date – to points in Thailand and beyond to 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.

four

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.

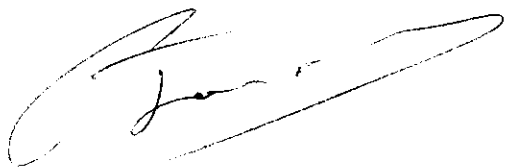
Pj

fan

Paris, September 13th 2007

Dear Mrs Kemavuthanon,

In the spirit of cooperation between the two Aeronautical Authorities, pending the entry into force of the Memorandum of Understanding signed on September 13th 2007, the French Civil aviation authorities will favourably consider the application of the Thai carriers to implement their operations in accordance with the provisions of paragraphs 3, 4 and 5 of the above mentioned Memorandum.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Journée', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

Mr Journée

บันทึกความเข้าใจ

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

รายชื่อของคณะผู้แทนปรากฏใน ภาคผนวก 1 ของบันทึกฉบับนี้

1. ความชัดเจนทางกฎหมายของความตกลงในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายประชาคม

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

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

4. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

โดยมุ่งหมายที่จะพัฒนาโอกาสทางการค้าของสายการบินของตน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่าย ได้ตกลงในด้วยบทของข้อตกลงการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ตามที่ได้กล่าวถึงใน ภาคผนวก 10 ของบันทึกฉบับนี้

5. สิทธิรับขนการจราจร

5.1 คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันว่า ในการดำเนินการบริการในเส้นทางบินที่กำหนด ของตน สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองสามารถ บันเทิงสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 ได้อย่างเต็มที่ แต่สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำ ความตกลงฝ่ายหนึ่งจะไม่ใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 ในช่วงเส้นทางที่สายการบินที่กำหนด ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินการอยู่หรือกำลังจะดำเนินการ ยกเว้นเจ้าหน้าที่การ เดินทางอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 โดย การเจรจา

5.2 ในการนี้ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพ ที่ 5 ดังต่อไปนี้

- สายการบินที่กำหนดหลายสายที่กำหนดโดยประเทศไทย จะได้รับสิทธิรับขน การจราจรเสรีภาพที่ 5 ไปยังสอง (2) จุดพื่นใดๆ ในยุโรป ยกเว้น มอสโก
- สายการบินที่กำหนดหลายสายที่กำหนดโดยประเทศฝรั่งเศส จะได้รับสิทธิรับขน การจราจรเสรีภาพที่ 5 ไปยังสอง (2) จุดพื่นใดๆ ในเอเชีย ยกเว้น โตเกียว

เป็นที่เข้าใจว่าจุดพื่นต่างๆ สามารถนำมาใช้เป็นจุดระหว่างทางต่างๆ และกลับกันได้ การให้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 นอกเหนือจากนี้แก่สายการบินที่กำหนด หลายสาย จะขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินทางของทั้งสองฝ่ายเท่านั้น และข้อบทใดๆ ที่ผิดไปจากนี้เป็นอันสิ้นสุด

6. การมีผลบังคับใช้

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงว่าข้อบทของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ จะสามารถนำมาใช้ในทางปฏิบัติได้ นับจากวันที่ทางการไทยแจ้งแก่ทางการฝรั่งเศสว่ากระบวนการทางกฎหมายที่จำเป็นได้ดำเนินการเสร็จแล้ว

ทำที่ปารีส เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2550 เป็นสองฉบับ ฉบับทั้งสองเป็นภาษาอังกฤษ

แทนคณะผู้แทนของฝรั่งเศส
ปอล จูว์เน

แทนคณะผู้แทนของไทย
กรรณิการ์ เขมวูฒานนท์

ภาคผนวก 1
รายชื่อคณะผู้แทนแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส

หัวหน้าคณะ

นายปอล จูร์เน
หัวหน้าส่วนความตกลงทวิภาคี
กรมการขนส่งทางอากาศ

ผู้แทน

นางมารี บอนเนต์
รองผู้อำนวยการฝ่ายวิเทศสัมพันธ์
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายฟิลิป แลมเบรท
อุปทูตด้านกิจการขนส่งทางอากาศ
กระทรวงการต่างประเทศ

นายโอลิวิเยร์ บูลนัวส์
เจ้าหน้าที่ส่วนความตกลงทวิภาคี
กรมการขนส่งทางอากาศ

นางเจินเวียน กาสเตลลี
เจ้าหน้าที่ส่วนความตกลงทวิภาคี
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายกาเบรียล บัวฟูโลต์
เจ้าหน้าที่ส่วนความตกลงทวิภาคี
กรมการขนส่งทางอากาศ

ผู้สังเกตการณ์

นายเจราร์ด เอแดฟ
ประธานฝ่ายอำนาจการ
สายการบินแอร์ออสเตรอล

นายอาร์โนต์ กามูส
ผู้ช่วยรองประธานด้านความตกลงระหว่างประเทศ
สายการบินแอร์ฟรานซ์

นายโอลิวิเยร์ เบ็สท์นาร์ด
สายการบินแอร์ออสเตรีย

นายบรูโน เบนาร์ด
สายการบินแอร์ฟรานซ์

ลาม
นางธารทิพย์ โพรน-แก้วทิพย์

รายชื่อคณะผู้แทนแห่งราชอาณาจักรไทย

หัวหน้าคณะ

นางกรรณิการ์ เขมวุฒานนท์
รองอธิบดี
กรมการขนส่งทางอากาศ

ผู้แทน

นายดามพ์ บุญธรรม
ที่ปรึกษา
สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงปารีส

นางสาวดุขฎิ ประทีปสินธุ์
หัวหน้าฝ่ายความตกลงและกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ
กระทรวงคมนาคม

นายอนันต์ วัฒวิวัฒน์
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ

นางสาวพิมลวรรณ แยมอยู่
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ

นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ
นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ

ผู้สังเกตการณ์

นายอภิชาติ ดนัยวรรณ
ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายดุขฎิ ประดิษฐบาทุกา
ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายศุภกฤติ บุญยะอนันต์
ผู้จัดการทั่วไปประจำฝรั่งเศสและเบลเยียม
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ภาคผนวก 2

ข้อ 3

การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การออกใบอนุญาตประกอบการและการเพิกถอนใบอนุญาต

1. ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ้ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินหลายสาย เพื่อควมมุงประสงคิในการดำเนินบริกรที่ตกลดตามเส้นทางบินที่ระบุของแต่ละฝ้าย และมีสิทธิเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงการกำหนดสายการบินดังกล่าว การกำหนดสายการบินนั้นกระทำโดยแจ้งเป็นลายลักษณอักษร

2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบินเช่นนั้น และคำขออนุญาตจากสายการบินที่กำหนดตามรูปแบบและธรรมเนียมที่ระบุไว้สำหรับการให้อนุญาตประกอบการและใบอนุญาตทางเทคนิคต่างๆ ภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ้ายหนึ่งจะให้การอนุญาตและออกใบอนุญาตที่เหมาะสมด้วยความล่าช้า่น้อยที่สุด โดยมีเงื่อนไขว่า

ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยสาธารณรัฐฝรั่งเศส :

1) สายการบินนั้นได้ก่อตั้งในอาณาเขตของสาธารณรัฐฝรั่งเศส ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป และมีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป ตามกฎหมายประชาคมยุโรป และ

2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น และ

3) สายการบินมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ และ

4) สายการบินมีเจ้าของโดยตรง หรือ มีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงโดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป หรือประเทศสมาชิกสมาคมการค้าเสรียุโรป และ/หรือ คนชาติของรัฐอื่นเช่นนั้น

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรไทย :

1) สายการบินนั้นได้ก่อตั้งในอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย และได้รับอนุญาตตามกฎหมายของราชอาณาจักรไทย

2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของราชอาณาจักรไทยมีและคงไว้ซึ่งการควบคุมอันแท้จริงของสายการบิน และ

3) สายการบินมีเจ้าของโดยตรง หรือ มีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงโดยราชอาณาจักรไทย และ/หรือ โดยคนชาติของราชอาณาจักรไทย

ค) สายการบินที่กำหนดมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขที่วางไว้ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ใช้อยู่เป็นปกติแก่การดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ โดยภาคิผู้พิจารณาคำขอนั้น

3. เมื่อสายการบินได้รับการแต่งตั้งและอนุญาต สายการบินอาจเริ่มดำเนินการบริกรที่ตกลด โดยมีเงื่อนไขว่า สายการบินได้ดำเนินการสอดคล้องกับข้อบทที่มีผลใช้บังคับอยู่ของควมตกลดฉบับนี้

4. ภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจปฏิเสธ เพิกถอน พักใช้ หรือจำกัดการให้อนุญาต ประกอบการหรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินที่กำหนด โดยภาควิชาผู้ทำความตกลง 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 การใช้สิทธิรับขนการจราจร ภายใต้ความตกลงนี้ในเส้นทางหนึ่งซึ่งรวมจุดในรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปอื่น เป็นการหลีกเลี่ยง ข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิรับขนการจราจรที่ระบุไว้ในความตกลงอีกฉบับหนึ่งนั้น หรือ

6) สายการบินที่กำหนดมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้โดยรัฐสมาชิกและไม่มี ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายระหว่างไทยและรัฐสมาชิคนั้น และรัฐสมาชิคนั้นปฏิเสธ สิทธิรับขนการจราจรแก่สายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดโดยราชอาณาจักรไทย :

1) สายการบินนั้นไม่ได้ก่อตั้งในอาณาเขตของราชอาณาจักรไทย หรือไม่ได้รับอนุญาตตาม กฎหมายของราชอาณาจักรไทย

2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของราชอาณาจักรไทยไม่ได้มีหรือคงไว้ซึ่งการควบคุมอันแท้จริง ของสายการบิน หรือ

3) สายการบินไม่ได้เป็นเจ้าของโดยตรง หรือมีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ หรือไม่มีการ ควบคุมอันแท้จริงโดยราชอาณาจักรไทย และ/หรือ โดยคนชาติของราชอาณาจักรไทย

ค) ในกรณีที่สายการบินดำเนินการไม่สอดคล้องกับกฎหมายหรือข้อบังคับซึ่งใช้โดยปกติและ อย่างมีเหตุผลโดยภาควิชาผู้ทำความตกลงที่ให้สิทธิเหล่านั้น หรือ

ง) ถ้าสายการบินไม่ดำเนินบริการที่ตกลงตามเงื่อนไขภายใต้ความตกลงฉบับนี้ หรือ

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

ฉ) ตามวรรค (6) ของ ข้อ 4ข

5. เว้นแต่การเพิกถอน พักใช้ หรือ ตั้งบังคับเงื่อนไขที่จำเป็นโดยทันทีนั้นจำเป็นในวรรค 4 ของข้อนี้ เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับ สิทธิเช่นว่านั้นจะใช้ได้หลังจากมีการปรึกษาหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น

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 และเงื่อนไขภายใต้ราคาที่ใช้ รวมถึงราคาและเงื่อนไขต่างๆ สำหรับตัวแทนและบริการเสริมอื่นๆ แต่ไม่รวมรายได้หรือเงื่อนไขในการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์
2. ภาตึผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะอนุญาตให้จัดเก็บพิกัดอัตราค่าขนส่งสำหรับบริการเดินอากาศที่จัดทำโดยสายการบินที่กำหนดแต่ละสาย ซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาด้ำนปัจจัยทางการตลาด ภาตึผู้ทำความตกลงจะไม่เรียกร้องให้สายการบินต่างๆ เหล่านี้ปรึกษาหารือกับสายการบินอื่นๆ ในเรื่องพิกัดอัตราค่าขนส่งที่จัดเก็บหรือเสนอเพื่อจัดเก็บในบริการที่ครอบคลุมโดยข้อตกลงเหล่านี้
3. ภาตึผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจเรียกร้องให้แจ้งหรือยื่นเพื่ออนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่งที่จัดเก็บโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่เกิน 45 วัน ก่อนพิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอจะมีผลใช้บังคับ ข้อมูลซึ่งภาตึผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะพิจารณาเพื่ออนุมัติโดยจะถูกรักษาเป็นความลับระหว่างสายการบินผู้ยื่นข้อมูลและภาตึผู้ทำความตกลงนั้น และจะไม่มีกรให้ข้อมูลแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นของภาตึผู้ทำความตกลงนั้น ยกเว้นได้รับอนุญาตจากสายการบิน พิกัดอัตราค่าขนส่งจะมีผลใช้บังคับเร็วที่สุดเท่าที่ได้รับอนุมัติ
4. ถ้าภาตึผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่อนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่ง จะต้องแจ้งเหตุผลของการไม่อนุมัตินั้นให้ภาตึผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบ ในกรณีเช่นนั้น ภาตึผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจขอให้มีการปรึกษาหารือกับภาตึผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเหล่านี้จะต้องจัดขึ้นไม่น้อยกว่า 14 วันหลังจากได้รับการร้องขอ
5. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่จัดเก็บโดยสายการบินที่กำหนดหลายสายของภาตึผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายในการขนส่งระหว่างฝรั่งเศสและประเทศอื่นในประชาคมยุโรปจะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้อง

ภาคผนวก 4

ข้อ 7 ทวิ

บริการภาคพื้น

ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายมีสิทธิในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ที่จะจัดหาบริการภาคพื้นของตนเอง (“บริการตนเอง”) บนพื้นฐานต่างตอบแทน หรือแล้วแต่จะเลือกกับผู้ให้บริการที่ได้รับอนุญาตให้จัดหาบริการดังกล่าว ซึ่งจัดหาบริการภาคพื้นทั้งหมดหรือบางส่วน ในกรณีที่กฎหมายและข้อบังคับเช่นว่านั้นจำกัดหรือขัดขวางบริการตนเองและในกรณีที่ไม่มีการแข่งขันที่เท่าเทียมระหว่างผู้ให้บริการซึ่งจัดหาบริการภาคพื้น สายการบินที่กำหนดแต่ละฝ่ายจะต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกันในเรื่องการเข้าถึงการบริการตนเองและบริการภาคพื้นที่จัดหาโดยผู้ให้บริการรายหนึ่งหรือหลายราย

ภาคผนวก 5
การเก็บภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง

ไม่มีข้อความใดในความตกลงนี้จะขัดขวางสาธารณรัฐฝรั่งเศสจากการเก็บภาษี 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 จากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่ เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลง จะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการ ที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 และพิธีสารว่าด้วยการปราบปราม การกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยานที่ให้บริการแก่การบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2531 อนุสัญญาว่าด้วยการบ่งชี้จุดของ ระเบิดพลาสติกเพื่อวัตถุประสงค์ของการตรวจค้น ลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ.1991 และความตกลงพหุภาคีอื่นใดที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนที่ผูกมัดภาคีผู้ทำ ความตกลงทั้งสองฝ่าย

2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อ ป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอื่นอัน มิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัย ของการบินพลเรือน

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

4. ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ่ายตกลดว่า ผู้ประกอบการอากาศยานดังกล่าวจะถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบพทด้วยกรรักษควมปลอดภยการบินที่อ้งถึงในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ่ายจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้มาตรการที่พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตนที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขึ้นขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลดแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใดๆ จากภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษควมปลอดภยพิเศษที่มีเหตุผล เพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุปัติการหรือการคุกคามว่าจะมีอุปัติการยี้ดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อควมปลอดภยของอากาศยานเช่นนั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยาน ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลดจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งหยุดยั้งอุปัติการหรือการคุกคามเช่นนั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภย

6. เมื่อภาคิผู้ทำควมตกลดฝ่ายหนึ่งมีเหตุผลอันสมควรให้เชื่อว่าภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินการผิดไปจากข้อบพทเกี่ยวกับการรักษควมปลอดภยตามเงื่อนไขในข้อบพทนี้ ภาคิผู้ทำควมตกลดฝ่ายแรกอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือทันทีกับภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่เป็นผลเสียต่อข้อบพทของข้อ 3 ของควมตกลดนี้ การไม่บรรลุถึงข้อตกลดที่น่าพอใจภายในสิบห้า (15) วันนับจากวันที่ร้องขอ อาจเป็นเหตุในการพักการใช้สิทธิที่ให้ไว้แก่ภาคิผู้ทำควมตกลดภายใต้ควมตกลดนี้ เมื่อปรากฏเหตุฉุกเฉินที่คุกคามต่อควมมั่นคงปลอดภยโดยตรงและผิดธรรมชาติของผู้โดยสาร ลูกเรือหรืออากาศยานของภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ่ายหนึ่ง ภาคิผู้ทำควมตกลดอาจใช้มาตรการป้องกันอันสมควรทันที การปฏิบัติกรใดๆ ที่กระทำตามวรรคนี้ จะต้องหยุดลงเมื่อภาคิผู้ทำควมตกลดอีกฝ่ายหนึ่งได้ทำตามบทบัญญัติเรื่องการรักษควมปลอดภยของข้อนี้แล้ว

ภาคผนวก 8
ข้อบทความปลอดภัย
ข้อ 4 ข

1. ภาควิชาผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือในเวลาใดๆ เกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องใดๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ อากาศยาน หรือการทำการบิน ที่นำมาใช้โดยภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเช่นว่านี้ จะต้องเกิดขึ้นภายในสามสิบ (30) วันนับจากที่มีการร้องขอนั้น
2. ในการปรึกษาหารือดังกล่าว หากภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งพบว่าภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งมิได้คงไว้ซึ่งหรือดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยในเรื่องดังกล่าวอย่างน้อยได้ผลเท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำ ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น ภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกจะต้องแจ้งให้ภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงการค้นพบเหล่านั้นและขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้นจะต้องดำเนินการแก้ไขให้เหมาะสม ความล้มเหลวในการดำเนินการที่เหมาะสมภายในสิบห้า (15) วัน หรือนานกว่านี้ตามที่ตกลงกันของภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะเป็นเหตุแห่งการนำมาใช้ซึ่งข้อ 3 ของความตกลงนี้
3. โดยไม่คำนึงถึงหน้าที่ตามที่อ้างถึงในข้อ 33 ของอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันว่าอากาศยานใดๆ ที่ทำการบินหรือการเช่าอากาศยานโดยสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสาย ของภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ในบริการที่ไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ในขณะที่อากาศยานอยู่ภายในอาณาเขตของภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง อาจอยู่ภายใต้การตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจของภาควิชาผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งในอากาศยานและรอบอากาศยาน เพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานและลูกเรือ รวมทั้งสภาพที่ปรากฏของอากาศยานและอุปกรณ์ต่างๆ ของอากาศยาน (ในข้อนี้เรียกว่า "การตรวจสอบในลานจอด") ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าที่ไม่สมเหตุผล
4. หากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใดเป็นผลให้ :
 - (ก) มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานหรือการทำการบินของอากาศยานนั้น ไม่เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำที่ระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น หรือ
 - (ข) มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ขาดการบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพ และขาดการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยตามระบุไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น ภายใต้วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในข้อ 33 ของอนุสัญญา ภาควิชาผู้ทำความตกลงฝ่ายที่ทำการตรวจสอบสามารถที่จะสรุปได้อย่างอิสระว่า คุณสมบัติต่างๆ ในใบรับรองหรือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือลูกเรือของอากาศยานนั้นได้ถูกออกให้หรือเทียบให้ยังมีผลใช้บังคับอยู่ หรือคุณสมบัติต่างๆ ที่อากาศยานนั้นใช้ทำการบินนั้นไม่ได้เท่าเทียมกับหรือสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

5. ในกรณีที่การเข้าไปเพื่อดำเนินการตรวจสอบในลานจอดกับอากาศยานที่ใช้ทำการบินโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ข้างต้น ได้รับการปฏิเสธจากตัวแทนของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะลงความเห็นได้อย่างอิสระว่ามีเหตุร้ายแรงอันควรเชื่อตามที่อ้างถึงไว้ในวรรค 4 ข้างต้น เกิดขึ้น และนำไปสู่ผลสรุปตามที่กำหนดไว้ในวรรคนั้น

6. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตทำการบินของสายการบินสายหนึ่งหรือหลายสาย ของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในทันทีที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกสรุปว่าการดำเนินการโดยทันทีมีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการทำการบินของสายการบิน ไม่ว่าจะเป็นผลมาจากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือชุดใด การปรึกษาหารือหรืออื่นใด

7. การปฏิบัติใดๆ ของผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค 2 หรือวรรค 6 ข้างต้น จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป

8. กรณีที่ซึ่งฝ่ายฝรั่งเศสได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกประชาคมยุโรป สิทธิต่างๆ ของไทยภายใต้ข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบินของความตกลงระหว่างประเทศฝรั่งเศสที่ได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนดและประเทศไทยนี้จะนำไปใช้อย่างเท่าเทียมในเรื่องการนำไปใช้ การใช้สิทธิ หรือการคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยโดยรัฐสมาชิกของประชาคมยุโรปอื่นนั้น และในเรื่องของการอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศแก่สายการบินนั้น

ภาคผนวก 9

เส้นทางบินของไทย

เส้นทางบินที่จะดำเนินการในทั้งสองทิศทาง โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย :

เส้นทางที่ 1

จากจุดต่างๆ ในไทย ผ่านเดลี - การากี - คาบูล - ทชเคนท์ - มอสโก - เตหะราน - ดาห์รัน - บาเรนห์ - คูไบ - คูเวต - จิบูติ - แบกแดด - เบรุต - เทลอาวีฟ - ไคโร - เอเธนส์ - อิสตันบูล - โรม - เวียนนา - แฟรงเฟิร์ต - ซูริก - สองจุดระหว่างทางที่ฝ่ายไทยจะเลือกและระบุในภายหลัง - ไปยังจุดต่างๆ ในฝรั่งเศส และผันไปยัง ลอนดอน - มาดริด - ลิสบอน - นวยอร์ก - สองจุดผันที่ฝ่ายไทยจะเลือกและระบุในภายหลัง

เส้นทางที่ 2

จากจุดต่างๆ ในไทย ผ่านสิงคโปร์ - จาการ์ตา - เดนปาซาร์ - เบาเกา - ตีลีส - มะนิลา - พอร์ตมอร์สบี - โฮเิญรายไปยัง หนุเมีย และผันไปยัง นานติ - ปาโกปาโก - โอ๊คแลนด์ - ปาปัว

เส้นทางที่ 3

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

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของราชอาณาจักรไทย อาจเว้นไม่แวะลงยังจุดใดๆ ข้างต้นในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวบิน หรืออาจเปลี่ยนลำดับก็ได้ แต่การดำเนินการบริการที่ตกลงบนเส้นทางบินต้องเริ่มต้นที่จุดในอาณาเขตของไทย

ภาคผนวก 10
เส้นทางบินของฝรั่งเศส

เส้นทางบินที่จะดำเนินการในทั้งสองทิศทาง โดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส :

เส้นทางที่ 1

จากจุดต่างๆ ในฝรั่งเศส ผ่าน โรม - เวียนนา - เอเธนส์ - อิสตันบูล - เบรุต - เทลอาวีฟ - ไคโร - จิบูตี - บार्เรน - ดาร์บัน - คูเวต - อาบูดาบี - ดูไบ - เดหะราน - คามบูล - กานดาหาร - การากี - อิสลามาบัต - บอมเบย์ - เดลี - หมู่เกาะมัลดีฟ - โคลัมโบ - ย่างกุ้ง - สองจุดระหว่างทางที่ฝ่ายสาธารณรัฐฝรั่งเศสจะเลือกและระบุในภายหลัง - ไปยังจุดต่างๆ ในไทย และพ้นไปยังสองจุดพ้นที่ฝ่ายสาธารณรัฐฝรั่งเศสจะเลือกและระบุในภายหลัง และไปยัง :

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

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

เส้นทางที่ 2

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

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส อาจเว้นไม่แวะลงยังจุดใดๆ ข้างต้นในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวบิน หรืออาจเปลี่ยนลำดับก็ได้ แต่การดำเนินการที่ตกลงบนเส้นทางบินต้องเริ่มต้นที่จุดในอาณาเขตของฝรั่งเศส

ภาคผนวก 11

การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน

ในการดำเนินการบริการเดินอากาศตามเส้นทางที่ตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจเข้าร่วมในข้อตกลงบริการร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) อื่นใดที่มีสิทธิทำการบินในเส้นทางและมีสิทธิรับขนการจราจรที่เหมาะสมในลักษณะต่อไปนี

1. การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินคู่ภาคี

(ก) ช่วงเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย เข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน ความถี่ที่ใช้โดยสายการบินผู้มิได้ดำเนินการบริการจะไม่นำมา นับหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

(ข) ช่วงเส้นทางบินภายในประเทศ

ในกรณีที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ซึ่งทำการบินในเครือข่ายเส้นทางบินภายในประเทศในอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง จะไม่มีข้อจำกัดเรื่องความจุและความถี่ของเที่ยวบินบริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันนั้น ทั้งนี้ มีเงื่อนไขว่า การจราจรที่รับขนในบริการเหล่านั้น ต้องเป็นการจราจรต่อเนื่องไปยัง/มาจากบริการระหว่างประเทศของตน

2. การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศภาคีผู้ทำความตกลงเดียวกัน

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งขณะที่ทำการบินตามเส้นทางที่ระบุ อาจเข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันเอง โดยความถี่ที่ใช้โดยสายการบินผู้ดำเนินการจะถูกนับหักจากสิทธิความจุของสายการบินนั้น

3. การใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินของประเทศที่สาม

สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจเข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันกับสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ใดๆ ของประเทศที่สาม เพื่อดำเนินการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง ผ่านจุดระหว่างทางตามเส้นทางบินที่ระบุ ในกรณีดังกล่าวนั้น บริการที่ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันหนึ่งเที่ยวจะถูกนับหักจากสิทธิความจุของสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) นั้นเท่ากับหนึ่งหน่วยความถี่

หมายเหตุ :

เป็นที่ตกลงกันอีกด้วยว่า สายการบินแต่ละสายที่เข้าร่วมในข้อตกลงใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันตามความในวรรคนี้ ในการขายบัตรโดยสารของตน ต้องแสดงให้เห็นชัดเจนแก่ผู้ซื้อ ณ จุดขายว่าสายการบินใด จะเป็นผู้ดำเนินการจริงในแต่ละช่วงของบริการ และสายการบินใดบ้างที่เป็นคู่สัญญากับผู้ซื้อ