

(สำเนา)  
เลขรับ ๑๖๖๖๓/๒๕๕๕ วันที่ ๑ ต.ค. ๒๕๕๕  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๑๐๐๒

สำนักนายกรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๘ สิงหาคม ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกความเข้าใจระหว่างราชอาณาจักรไทยและราชรัฐลักเซมเบิร์ก และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูต  
ของราชอาณาจักรไทยและราชรัฐลักเซมเบิร์ก

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกความเข้าใจลับๆ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ในเรื่องนี้ รวม ๒ ฉบับ

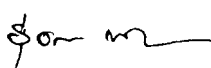
ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกความเข้าใจลับระหว่างราชอาณาจักรไทย  
และราชรัฐลักเซมเบิร์ก และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตของราชอาณาจักรไทยและราชรัฐลักเซมเบิร์ก  
รวม ๒ ฉบับ เพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกความเข้าใจลับๆ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ดังกล่าว รวม ๒ ฉบับ  
มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป



ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง  
(ลงชื่อ) ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร  
(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)  
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี  
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙  
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชินธิโชติ)  
ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ  
สำนักการประชุม

ณัฐธา พิมพ์  
 ทาน  
 ตรวจ

**Confidential**  
**Memorandum of Understanding**

The Delegation of the Government of the Kingdom of Thailand and the Delegation of the Grand Duchy of Luxembourg, the members of which appear in the list attached as attachment I, held discussions in Bangkok on 13 December 2006 to discuss matters relating to the air transport between the two countries.

As a result of the discussions which were held in a cordial and friendly atmosphere, the following understandings have been reached:

1. Designation, Authorisation and Revocation

Both delegations agreed that Article 3 of the Air Services Agreement signed on 16 April 1975 shall be replaced by a new Article which is as attachment II.

2. Safety and Security

Both delegations agreed to insert the Safety and Security clauses in the Air Services Agreement as Article 4a and Article 4b respectively. The texts are as attachment III.

3. Capacity and Frequencies

Both delegations agreed that paragraph 2 of the Confidential Memorandum of Understanding dated 29 August 2003 shall be replaced as follows:

"(1) Pursuant to paragraph (4) of Article 6 of the Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate up to 14 weekly services."

4. Other matters

Luxembourg Delegation proposed to add paragraph (7) of Article 8 of the Air Services Agreement regarding the tariffs clause as attachment IV. Thai Delegation took note and suggested to bring this matter to discuss in the next round of consultation. Luxembourg agreed with this suggestion.

5. Entry into force

Pending the exchange of diplomatic notes in accordance with paragraph (1) of Article 12 and paragraph (4) of Article 6 for the modification of any provision of the present Agreement and for change in capacity respectively, both delegations agreed that the contents of this Confidential Memorandum of Understanding shall be applied provisionally as from today's date.

Done in Bangkok on 13 December 2006.



(Mrs. Kannikar Kemavuthanon)  
For the Thai Delegation



(Mr. Charles KLEIN)  
For the Luxembourg Delegation

**Thai delegation**

1. Mrs. Kannikar Kemavuthanon Leader  
Deputy Director General  
Department of Civil Aviation
2. Mr. Yos Laohasilpsomjit  
Director, Air Services Agreement and Negotiation Section  
Department of Civil Aviation
3. Miss Pattamawadee Fekanandana  
Third Secretary, Ministry of Foreign Affairs
4. Miss Pornpimon Kaewngam  
Transport Technical Officer  
Ministry of Transport
5. Mr. Anant Knaviwatchai  
Air Transport Technical Officer, Department of Civil Aviation
6. Miss Pimonwan Yamyoo  
Air Transport Technical Officer, Department of Civil Aviation
7. Mr. Pyrasak Duangkaew  
Air Transport Technical Officer, Department of Civil Aviation
8. Mr. Dussadee Pradithbatuga  
Director, International Affairs Department  
Thai Airways International Plc
9. Mrs. Kornkanoke Theppitak  
Manager, International Relations, Western Region Department  
Thai Airways International Plc
10. Mr. Korkiat Dusitruattanakul  
International Relations Coordinator  
Thai Airways International Plc.

*Kan*



**Luxembourg delegation**

1. Mr. Charles KLEIN

Leader

Conseiller de Direction Adjoint, CAA

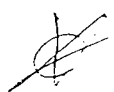
2. Mr. Matthew MA

V.P. Asia Pacific, CARGOLUX AIRLINES

3. Ms Chaline Nankhonon

Country Manager, CARGOLUX AIRLINES

*Kan*

A handwritten mark consisting of a circle with a diagonal slash through it, possibly a signature or a specific symbol.

Article 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated air carrier(s), in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other party shall, subject to paragraphs 3 and 4 grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

a) in the case of an air carrier designated by Luxembourg:

i. the air carrier is established in the territory of Luxembourg under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Community law; and

ii. effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

iii. the air carrier has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; and

iv. the air carrier is owned directly or through majority ownership and effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex and/or nationals of such other states.

b) in the case of an air carrier designated by Thailand:

i) a preponderant part of its ownership and effective control are vested in Thailand or in its nationals;

3. Either party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier designated by the other party where:

a) in the case of an air carrier designated by Luxembourg:

i. the air carrier is not established in the territory of Luxembourg under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Community law;

ii. effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

*Kare*



iii. the air carrier does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; or

iv. the air carrier is not owned and effectively controlled directly or through majority ownership by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex and/or nationals of such other states; or

v. the air carrier fails to comply with or has infringed the laws or regulations of Thailand, or

vi. the air carrier fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement, or

vii. the air carrier is already authorised to operate under a bilateral agreement between Thailand and another Member State and Thailand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

viii. the air carrier designated holds an Air Operators Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between Thailand and that Member State and that Member State has denied traffic rights to the air carrier designated by Thailand.

b) in the case of an air carrier designated by Thailand:

i. the air carrier cannot prove that a preponderant part of its ownership and effective control are vested in Thailand or in its nationals, or


ii. the air carrier fails to comply with or has infringed the laws or regulations of Luxembourg, or

iii. the air carrier fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

4. In exercising its right under paragraph 3, and without prejudice to its rights under paragraph 3(a) (vii) and (viii) of this Article, Thailand shall not discriminate between air carriers of EC Member States on the grounds of nationality.

5. Unless immediate refusal, revocation, suspension or limitation of the operating authorization or technical permissions is essential to prevent further infringements of laws and regulations, these rights of each Contracting Party as specified in paragraph 3 of this Article shall only be exercised after consultation with the other Contracting Party.

*Kan*



Annex

**List of other States referred to in Article 3 of this Agreement**

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).

*Ham*



Article 4a

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty 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 the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this examination is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.
5. Any action taken by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to the paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.
7. Where Luxembourg has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State, the rights of Thailand under the safety provisions of the agreement between Luxembourg that has designated the air carrier 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 air carrier.

*Ran*





#### Article 4b

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 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

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

*Kar*



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.

*Kan*

A handwritten signature or mark consisting of several overlapping, slanted lines.

AMENDMENT OF ARTICLE 8

Addition of a new paragraph as follows:

“

- (7) Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) to (6) of this Article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Kingdom of Thailand for carriage wholly within the European Community shall be subject to European law.

*Kar*



## บันทึกความเข้าใจลับ

คณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและคณะผู้แทนแห่งราชรัฐลักเซมเบิร์ก  
รายนามของสมาชิกปรากฏดังรายชื่อที่แนบในเอกสารแนบ 1 ได้พบปะหารือกันที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 13  
ธันวาคม 2549 เพื่อหารือกันในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างสองประเทศ

ผลการหารือซึ่งดำเนินไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรี ได้บรรลุความเข้าใจดังนี้

### 1. การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การให้อนุญาตและการเพิกถอนใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ 3 ของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ  
ที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ 16 เมษายน 2518 ด้วยข้อใหม่ดังเอกสารแนบ 2

### 2. ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทรกข้อบทว่าด้วยความปลอดภัยและการรักษา  
ความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศเป็นข้อ 4ก และ ข้อ 4ข ตามลำดับ ข้อความ  
ดังเอกสารแนบ 3

### 3. ความจุและความถี่

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่วรรค 2 ของบันทึกความเข้าใจลับ ฉบับวันที่  
29 สิงหาคม 2546 ดังนี้

"(1) ตามวรรค (4) ของข้อ 6 ของความตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือ  
หลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินได้ถึง 14 เที่ยวบิน  
ต่อสัปดาห์"

### 4. เรื่องอื่นๆ

คณะผู้แทนลักเซมเบิร์กได้เสนอให้เพิ่มวรรค (7) ของข้อ 8 ของความตกลงว่าด้วย  
บริการเดินอากาศในเรื่องข้อบทพิกัดอัตราค่าขนส่งดังเอกสารแนบ 4 คณะผู้แทนไทยรับทราบและได้  
เสนอให้นำเรื่องดังกล่าวไปพิจารณาในการหารือครั้งต่อไป ลักเซมเบิร์กได้ตกลงตามข้อเสนอนี้

### 5. การมีผลบังคับใช้

ระหว่างรอการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตตามวรรค (1) ของข้อ 12 และวรรค (4)  
ของข้อ 6 สำหรับการแก้ไขข้อกำหนดใดๆ ของความตกลงปัจจุบันและสำหรับการเปลี่ยนแปลงความจุ  
ตามลำดับ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ข้อความทั้งหมดของบันทึกความเข้าใจลับฉบับนี้สามารถ  
นำไปใช้เป็นการชั่วคราวนับตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป

ทำที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2549

กรรมการ เขมาวุฒานนท์  
(นางกรรมการ เขมาวุฒานนท์)  
แทนคณะผู้แทนไทย

ชาร์ลส์ ไคลน์  
(นายชาร์ลส์ ไคลน์)  
แทนคณะผู้แทนลักเซมเบิร์ก

คณะผู้แทนไทย

1. นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์  
รองอธิบดี  
กรมการขนส่งทางอากาศ หัวหน้าคณะ
2. นายยศ เลาศิลป์สมจิตร  
ผู้อำนวยการ ส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน  
กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นางสาวปัทมาวดี เสะนันท์  
เลขานุการตรี กระทรวงการต่างประเทศ
4. นางสาวพรพิมล แก้วงาม  
นักวิชาการขนส่ง  
กระทรวงคมนาคม
5. นายอนันต์ ถนอมวิวัฒน์ไชย  
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
6. นางสาวพิมพ์วรรณ แยมอยู่  
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
7. นายพีระศักดิ์ ดวงแก้ว  
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
8. นายคุษฐ์ ประดิษฐ์บาทูภา  
ผู้อำนวยการ ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ  
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
9. นางกรรณเก เทพพิทักษ์  
ผู้จัดการ ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ฝ่ายภาคพื้นตะวันตก  
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
10. นายก่อเกียรติ ดุสิตรัตน์กุล  
เจ้าหน้าที่วิเทศสัมพันธ์  
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

คณะผู้แทนลักเซมเบิร์ก

1. นายชาร์ลส์ ไคลน์

หัวหน้าคณะ

ผู้ช่วยที่ปรึกษายานวยการ การบินพลเรือนลักเซมเบิร์ก

2. นายแมทธิว มา

รองประธานภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก สายการบินคาร์โกลักซ์

3. นางสาวทาลินี นันโคนนท์

ผู้จัดการประจำประเทศ สายการบินคาร์โกลักซ์

ข้อ 3

1. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินหนึ่งสายหรือหลายสาย โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อความมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริการที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ

2. เมื่อได้รับแจ้งการกำหนดสายการบินเช่นว่านั้น และคำขออนุญาตจากสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ภาคีอีกฝ่ายหนึ่งจะให้การอนุญาตและออกใบอนุญาตที่เหมาะสมด้วยความล่าช้าน้อยที่สุด ตามรูปแบบและธรรมเนียมที่ระบุไว้สำหรับการให้อินอนุญาตประกอบการและใบอนุญาตทางเทคนิคต่าง ๆ ภายใต้วรรค 3 และ 4 โดยมีเงื่อนไขว่า

ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดหนึ่งสายโดยประเทศลักเซมเบิร์ก

1) สายการบินก่อตั้งในอาณาเขตของประเทศลักเซมเบิร์ก ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป และมีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิก ตามกฎหมายประชาคมยุโรป และ

2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น และ

3) สายการบินมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ และ

4) สายการบินมีเจ้าของโดยตรง หรือ มีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริง โดยรัฐสมาชิก และ/หรือ คนชาติของรัฐสมาชิก และ/หรือ โดยรัฐสมาชิกอื่นที่ระบุในภาคผนวก และ/หรือคนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดหนึ่งสายโดยประเทศไทย

1) กรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตั้งอยู่ในประเทศไทย หรือคนชาติ

3. ภาคีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจปฏิเสธ เพิกถอน พักใช้ หรือจำกัดการให้อินอนุญาตประกอบการ หรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินหนึ่งสายที่กำหนดโดยภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อ

ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดหนึ่งสายโดยประเทศลักเซมเบิร์ก

1) สายการบินไม่ได้ก่อตั้งในอาณาเขตของประเทศลักเซมเบิร์ก ภายใต้สนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป หรือไม่มีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิกตามกฎหมายประชาคมยุโรป

2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินไม่ได้ดำเนินการและไม่คงไว้โดยรัฐสมาชิกที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือไม่ได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น หรือ



- 3) สายการบินไม่มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ หรือ
  - 4) สายการบินไม่ได้เป็นเจ้าของและได้รับการควบคุมอันแท้จริงโดยตรงหรือมีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ และการควบคุมอันแท้จริง โดยรัฐสมาชิก และ/หรือ คนชาติของรัฐสมาชิก และ/หรือ โดยรัฐสมาชิกอื่น ที่ระบุในภาคผนวก และ/หรือคนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น หรือ
  - 5) สายการบินดังกล่าวดำเนินการไม่สอดคล้องหรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของประเทศไทย หรือ
  - 6) สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับปัจจุบัน หรือ
  - 7) สายการบินได้รับอนุญาตให้ดำเนินการภายใต้ความตกลงทวิภาคีระหว่างไทยและรัฐสมาชิกอื่น และประเทศไทยสามารถแสดงให้เห็นว่า การให้สิทธิรับขนการจราจรภายใต้ความตกลงนี้ในเส้นทางหนึ่งซึ่งรวมจุดในรัฐสมาชิกอื่น เป็นการหลีกเลี่ยงข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิรับขนการจราจรที่ระบุไว้ในความตกลงดังกล่าวฉบับหนึ่งนั้น หรือ
  - 8) สายการบินที่กำหนดมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้โดยรัฐสมาชิกและไม่มี ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายระหว่างไทยและรัฐสมาชิกนั้น และรัฐสมาชิกนั้นปฏิเสธสิทธิรับขนการจราจรแก่สายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย
- ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดหนึ่งสายโดยประเทศไทย
- 1) สายการบินไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ากรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่ในประเทศไทย หรือคนชาติ หรือ
  - 2) สายการบินดำเนินการไม่สอดคล้องหรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของประเทศลักเซมเบิร์ก หรือ
  - 3) สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับปัจจุบัน
  4. ในการใช้สิทธิภายใต้วรรค 3 และปราศจากผลกระทบต่อสิทธิภายใต้วรรค 3(ก) (7) และ (8) ของข้อนี้ ประเทศไทยจะไม่เลือกปฏิบัติระหว่างสายการบินของรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปในเหตุเรื่องสัญชาติ
  5. สิทธิของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเหล่านี้ที่ระบุในวรรค 3 ของข้อนี้จะใช้ได้ต่อเมื่อได้มีการปรึกษาหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น เว้นแต่จะจำเป็นโดยฉับพลันที่ต้องปฏิเสธเพิกถอน พักใช้ หรือจำกัดการให้อนุญาตประกอบการ หรือใบอนุญาตทางเทคนิค เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับต่อไปอีก

ภาคผนวก

รายชื่อรัฐอื่น ๆ ที่อ้างถึงในข้อ 3 ของความตกลงฉบับนี้

- (ก) สาธารณรัฐไอซ์แลนด์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ข) ราชรัฐลิกเตนสไตน์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ค) ราชอาณาจักรนอร์เวย์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ง) สมาพันธรัฐสวิส (ภายใต้ความตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและสมาพันธรัฐสวิสว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ)

**ข้อ 4ก**

1. ภาคิผู้ทำควมดกกลงแต่ละฝายสามารถร้องขอให้มีกรปรึกรษหารือในเวลาใดเกี่ยวกับมตรฐนควมปลอดกภัยที่คงไว้โดยภาคิผู้ทำควมดกกลงอื่ฝาย ในเรื่งที่เก็วข้องกับสิ่งอำนวยควมสะดวกในการเดินอวกาศ ลุกเรื่อการบิน อวกาศยาน และการปฏิบัติกรบินของอวกาศยาน การปรึกรษหารือเช่นว่านี้จะต้องมีขึ้นภายในสามสิบวันของการร้องขอ
2. ภายหลังกการหารือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำควมดกกลงฝายหนึ่งพบว่ภาคิผู้ทำควมดกกลงอื่ฝายหนึ่งมิได้คงไว้หรือด้าเนินบริกรให้ได้ผลตามมตรฐนควมปลอดกภัยในเรื่งดังกล่าวตามที่ได้อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อนี้ ซึ่งเป็นไปตมมตรฐนตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น ภาคิผู้ทำควมดกกลงอื่ฝายหนึ่งจะได้รับแจ้งการค้นพบเหล่านั้น และชั้นตอนต่งๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมตรฐนขององค์การการบินพลเรื่อระหว่างประเทศ ซึ่งภาคิผู้ทำควมดกกลงอื่ฝายหนึ่งจะต้องจัดการแก้ไขให้เหมาะสมภายในเวลาที่ได้ตกลงกัน
3. ตมข้อ 16 แห่งอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันตักว่ อวกาศยานใดๆ ที่ด้าเนินบริกรโดย หรือในนามของสายการบินของภาคิผู้ทำควมดกกลงอื่ฝายหนึ่งที่ทำกรบินมายัง หรือไปจาก อาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกกลงอื่ฝายหนึ่ง ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกกลงอื่ฝายหนึ่งอาจได้รับการตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนจจากภาคิผู้ทำควมดกกลงอื่ฝายหนึ่ง ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดควมลำซ้าโดยไม่มีเหตุผลในการด้าเนินบริกรของอวกาศยานนั้น โดยไม่ค้ำึงถึงพันธกรณืที่กำหนดไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญา การตรวจดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อที่จะตรวจสอบควมมีผลใช้บังคับของเอกสารต่งๆ ที่เก็วข้องกับอวกาศยาน ใบอนุญาตต่งๆ ของลุกเรื่อและอุปกรณ์ของอวกาศยานและเงื่อนไขต่งๆ ของอวกาศยานนั้นเป็นไปตมมตรฐนที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ในขณะนั้น
4. เมื่อมีเหตุเร่งด่วนที่จำเป็นจะต้องด้าเนินเพื่อประกันควมปลอดกภัยในการด้าเนินบริกรของสายการบินภาคิผู้ทำควมดกกลงแต่ละฝายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะระงับ หรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตในการด้าเนินบริกรของสายการบินหนึ่งสายหรือหลายสายของภาคิผู้ทำควมดกกลงอื่ฝายหนึ่งโดยทันที
5. การปฏิบัติใดๆ ของภาคิผู้ทำควมดกกลงฝายหนึ่งตมควมในวรรค 4 ข้างต้นจะหยุดลงเมื่อหลักเกณฑ์ของเหตุในการปฏิบัติดังกล่าวนั้นหมดไป
6. ตมที่อ้างถึงไว้ในวรรค 2 ของข้อนี้ ภายหลังกกำหนดเวลาที่ตกลงกันได้สิ้นสุดลง หากพบว่ภาคิผู้ทำควมดกกลงฝายใดฝายหนึ่งยังคงมิได้ปฏิบัติตมมตรฐนขององค์การการบินพลเรื่อระหว่างประเทศ เลขาธิการขององค์การการบินพลเรื่อระหว่างประเทศจะได้รับแจ้งให้ทราบถึงการตรวจพบดังกล่าว รวมถึงข้อตกลงที่จะเป็นทีพอใจในภายหลังกเกี่ยวกับเรื่งดังกล่าว

7. กรณีที่ลักเซมเบิร์กได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลได้รับการดำเนินการ และคงไว้โดยรัฐสมาชิกของประชาคมยุโรปอื่น สิทธิต่างๆ ของไทยภายใต้ข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบิน ของความตกลงระหว่างลักเซมเบิร์กที่ได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนดและประเทศไทย จะนำไปใช้อย่าง เท่าเทียมในเรื่องการนำไปใช้ การใช้สิทธิ หรือการคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยโดยรัฐสมาชิก ของประชาคมยุโรปอื่นนั้น และในเรื่องของการอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศแก่สายการบินนั้น

#### ข้อ 4ข

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาคีผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 รวมทั้งกับอนุสัญญาและพิธีสารอื่นใดที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้เข้าร่วม

2. เมื่อมีการร้องขอ ภาคีผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน

3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาคีผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่าส่วนที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น มีผลใช้กับภาคีผู้ทำความตกลง ภาคีผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น

4. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยตกลงว่า ผู้ประกอบการอวกศยณดั่งกล่วอจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติ ตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่ระบุในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาคิผู้ทำควมตกลงอีก ฝ่ยหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอวกศยณเขตของภาคิผู้ทำควม ตกลงอีกฝ่ยหนึ่งนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้มาตรการที่พอเพียง อย่างมีประสิทธิภาพภายในอวกศยณเขตของตนที่จะป้องกันอวกศยณ และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอวกศยณ ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขึ้นบิน ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยหนึ่ง สำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุยัดอวกศยณพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการ กระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอวกศยณเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือ ของอวกศยณนั้น ทำอวกศยณหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอวกศยณเกิดขึ้น ภาคิผู้ทำควม ตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควร อื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย

การแก้ไขข้อ 8

การเพิ่มเติมวรรคใหม่ดังนี้

“(7) โดยไม่คำนึงถึงข้อกำหนดของวรรค (1) ถึง (6) ของข้อนี้ พิกัดอัตราค่าขนส่งที่คิดราคาโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของราชอาณาจักรไทยเพื่อรับขนภายในประชาคมยุโรปทั้งหมดจะอยู่ภายใต้กฎหมายยุโรป”

*Draft*  
*(Thailand's Note)*

No. /

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

B.E. 2555 (2012)

Excellency,

I have the honour to refer to the consultations held in Bangkok on 13 December 2006 and the letters from the Director General of the Department of Civil Aviation of the Kingdom of Thailand No. KK 0506/2104 dated 10 March 2008 and from the Director of Civil Aviation of the Grand Duchy of Luxembourg Reference: 2008 – 12841 dated 22 September 2008 discussing matters relating to the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Grand Duchy of Luxembourg for Air Services between and beyond Their Respective Territories, done on 16 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 agreement reached as follows:

1. Designation, Authorisation and Revocation

Both delegations agreed that Article 3 of the Agreement signed on 16 April 1975 shall be replaced by a new Article which is as attachment I.

2. Safety and Security

Both delegations agreed to insert the Safety and Security clauses in the Agreement as Article 4a and 4b respectively. The texts are as attachment II.

3. Capacity and Frequencies

Both delegations agreed that paragraph 2 of the Confidential Memorandum of Understanding dated 29 August 2003 shall be replaced as follows:

“(I) pursuant to paragraph (4) of Article 6 of the Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate up to 14 weekly services.”

4. Other matters

Both delegations agreed that Article 8 of the Agreement shall be replaced by a new Article which is as attachment III.

If the above confirmation is acceptable to the Government of the Grand Duchy of Luxembourg, 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*  
*(Luxembourg's 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 consultations held in Bangkok on 13 December 2006 and the letters from the Director General of the Department of Civil Aviation of the Kingdom of Thailand No. KK 0506/2104 dated 10 March 2008 and from the Director of Civil Aviation of the Grand Duchy of Luxembourg Reference: 2008 – 12841 dated 22 September 2008 discussing matters relating to the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Grand Duchy of Luxembourg for Air Services between and beyond Their Respective Territories, done on 16 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 agreement reached as follows:

5. Designation, Authorisation and Revocation

Both delegations agreed that Article 3 of the Agreement signed on 16 April 1975 shall be replaced by a new Article which is as attachment I.

6. Safety and Security

Both delegations agreed to insert the Safety and Security clauses in the Agreement as Article 4a and 4b respectively. The texts are as attachment II.

7. Capacity and Frequencies

Both delegations agreed that paragraph 2 of the Confidential Memorandum of Understanding dated 29 August 2003 shall be replaced as follows:

"(I) pursuant to paragraph (4) of Article 6 of the Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to operate up to 14 weekly services."

8. Other matters

Both delegations agreed that Article 8 of the Agreement shall be replaced by a new Article which is as attachment III.

If the above confirmation is acceptable to the Government of the Grand Duchy of Luxembourg, 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 Grand Duchy of Luxembourg 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.

## Attachment I

### ARTICLE 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airline(s) for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated air carrier(s), in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall, subject to paragraphs 3 and 4 grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

- a) in the case of an air carrier designated by Luxembourg:
  - i. the air carrier is established in the territory of Luxembourg under the Treaty Establishing the European Community and has a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Community law;
  - ii. effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
  - iii. the air carrier has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; and
  - iv. the air carrier is owned directly or through majority ownership and effectively controlled by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other States listed in the Annex and/or nationals of such other States.
  
- b) in the case of an air carrier designated by Thailand:
  - i. a preponderant part of its ownership and effective control are vested in Thailand or in its nationals.

3. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where:

- a) in the case of an air carrier designated by Luxembourg:
  - i. the air carrier is not established in the territory of Luxembourg under the Treaty Establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence from a Member State in accordance with European Community law;
  - ii. effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;

- iii. the air carrier does not have its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence;
- iv. the air carrier is not owned and effectively controlled directly or through majority ownership by Member States and/or nationals of Member States, and/or by other States listed in the Annex and/or nationals of such other States;
- v. the air carrier fails to comply with or has infringed the laws or regulations of Thailand;
- vi. the air carrier fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement;
- vii. the air carrier is already authorised to operate under a bilateral agreement between Thailand and another Member State and Thailand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or
- viii. the air carrier designated holds an Air Operators Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between Thailand and that Member State and that Member State has denied traffic rights to the air carrier designated by Thailand.

b) in the case of an air carrier designated by Thailand:

- i. the air carrier cannot prove that a preponderant part of its ownership and effective control are vested in Thailand or in its nationals;
- ii. the air carrier fails to comply with or has infringed the laws or regulations of Luxembourg; or
- iii. the air carrier fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

4. In exercising its right under paragraph 3, and without prejudice to its rights under paragraphs 3(a)(vii) and (viii) of this Article, Thailand shall not discriminate between air carriers of EC Member States on the grounds of nationality.

5. Unless immediate refusal, revocation, suspension or limitation of the operating authorisation or technical permissions is essential to prevent further infringements of laws and regulations, these rights of each Contracting Party as specified in paragraph 3 of this Article shall only be exercised after consultation with the other Contracting Party.

#### Annex

List of other States referred to in Article 3 of this Agreement

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport)

## Attachment II

### ARTICLE 4A

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. 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 the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention on International Civil Aviation (the "Chicago Convention"), the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Chicago Convention, it is further agreed that any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, the purpose of this examination is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Chicago Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.
5. Any action taken by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary-General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.
7. Where Luxembourg has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State, the rights of Thailand under the safety provisions of the agreement between Luxembourg that has designated the air carrier 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 air carrier.

## ARTICLE 4B

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 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
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 Chicago Convention 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.

## **Attachment III**

### **ARTICLE 8**

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. Where domestic law so requires, 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 forty-five (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 may only take effect after 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 Luxembourg and another country in the European Community shall be subject to the relevant applicable laws.

ร่าง  
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายไทย)

ที่ /

กระทรวงการต่างประเทศ

ถนนศรีอยุธยา

กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

พ.ศ. ๒๕๕๕ (ค.ศ. ๒๐๑๒)

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงการหารือ ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงไทย เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๔๗ และหนังสือจากอธิบดีกรมการบินพลเรือนแห่งราชอาณาจักรไทย เลขที่ KK 0506/2104 ลงวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๑ และหนังสือจากอธิบดีกรมการบินพลเรือนแห่งราชรัฐลักเซมเบิร์ก เลขที่ ๒๐๐๘ - ๑๒๘๔๑ ลงวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๑ เพื่อหารือเกี่ยวกับการบริการเดินอากาศระหว่างและนอกเหนือเขตแดนของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชรัฐลักเซมเบิร์ก ลงนามเมื่อวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๘ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "ความตกลง")

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การให้อนุญาต และการเพิกถอนใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ ๓ ของความตกลงที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๘ ด้วยข้อใหม่ดังเอกสารแนบ ๑

๒. ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทรกข้อบทว่าด้วยความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงเป็นข้อ ๔ก และ ข้อ ๔ข ตามลำดับ ข้อความดังกล่าวเอกสารแนบ ๒

๓. ความจุและความถี่

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่วรรค ๒ ของบันทึกความเข้าใจฉบับวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๔๖

"(๑) ตามวรรค (๔) ของข้อ ๖ ของความตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินได้ถึง ๑๔ เที่ยวบินต่อสัปดาห์"

๔. เรื่องอื่นๆ

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ ๘ ของความตกลงด้วยข้อบทใหม่ ข้อความดังกล่าวเอกสารแนบ ๓

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสหรัฐอเมริกา ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะ  
เสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสอง  
ประเทศ

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย



## ร่าง

### (หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายราชรัฐลักเซมเบิร์ก)

ที่

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงหนังสือจาก ฯพณฯ เลขที่.....ลงวันที่....ซึ่งมีข้อความดังต่อไปนี้

"ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงการหารือ ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงเทป เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๔๙ และหนังสือจากอธิบดีกรมการบินพลเรือนแห่งราชอาณาจักรไทย เลขที่ KK 0506/2104 ลงวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๑ และหนังสือจากอธิบดีกรมการบินพลเรือนแห่งราชรัฐลักเซมเบิร์ก เลขที่ ๒๐๐๘ - ๑๒๔๔๑ ลงวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๑ เพื่อหารือเกี่ยวกับการบริการเดินอากาศระหว่างและนอกเหนือเขตแดนของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งราชรัฐลักเซมเบิร์ก ลงนามเมื่อวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๘ (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "ความตกลง")

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยันผลการหารือดังกล่าว ในนามของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

#### ๑. การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด การให้ใบอนุญาต และการเพิกถอนใบอนุญาต

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ ๓ ของความตกลงที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๑๘ ด้วยข้อใหม่ดังเอกสารแนบ ๑

#### ๒. ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบิน

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทรกข้อบทว่าด้วยความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินไว้ในความตกลงเป็นข้อ ๔ก และ ข้อ ๔ข ตามลำดับ ข้อความดังเอกสารแนบ ๒

#### ๓. ความจุและความถี่

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่วรรค ๒ ของบันทึกความเข้าใจฉบับวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๔๖

"(๑) ตามวรรค (๔) ของข้อ ๖ ของความตกลง สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาตให้ทำการบินได้ถึง ๑๔ เที่ยวบินต่อสัปดาห์"

#### ๔. เรื่องอื่น ๆ

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้แทนที่ข้อ ๘ ของความตกลงด้วยข้อบทใหม่ ข้อความดังเอกสารแนบ ๓

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับของรัฐบาลแห่งราชรัฐลักเซมเบิร์ก ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ"

สำหรับคำตอบ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะแจ้งแก่ ฯพณฯ ว่า ข้อยืนยันดังกล่าวเป็นที่ยอมรับได้  
ของรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรสหรัฐอเมริกา และหนังสือของ ฯพณฯ และหนังสือตอบกลับฉบับนี้จะถือเป็นข้อตกลง  
ในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ที่ระบุไว้ในหนังสือฉบับนี้

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย

## ข้อ 3

1. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝ่ยมีสิทธิที่จะกำหนดสายการบินหนึ่งสายหรือหลายสาย โดยการแจ้งเป็นสายลักษณะอักษรไปยังภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝ่ยหนึ่ง เพื่อควมมุ่งประสงค์ในการดำเนินบริกรที่ตกลงตามเส้นทางบินที่ระบุ

2. เมื่อได้รับแจ้งกรกำหนดสายการบินเช่นว่านั้น และคำขออนุญาตจากสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ภาคิอีกฝ่ยหนึ่งจะให้กรอนุญาตและออกใบอนุญาตที่เหมาะสมด้วยควมล่าช้า่น้อยที่สุด ตามรูปแบบและธรรมเนียมที่ระบุไว้สำหรับการให้อนุญาตประกอบการและใบอนุญาตทางเทคนิคต่าง ๆ ภายใต้วรรค 3 และ 4 โดยมีเงื่อนไขว่า

ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดหนึ่งสายโดยประเทศลักเซมเบิร์ก

1) สายการบินก่อตั้งในอาณาเขตของประเทศลักเซมเบิร์ก ภายใต้อนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป และมีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิก ตามกฎหมายประชาคมยุโรป และ

2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินได้รับการดำเนินการและคงไว้โดยรัฐสมาชิกที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น และ

3) สายการบินมีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ และ

4) สายการบินมีเจ้าของโดยตรง หรือ มีกรรมสิทธิส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริง โดยรัฐสมาชิก และ/หรือ คนชาติของรัฐสมาชิก และ/หรือ โดยรัฐสมาชิกอื่นที่ระบุในภาคผนวก และ/หรือคนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น

ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดหนึ่งสายโดยประเทศไทย

1) กรรมสิทธิส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตั้งอยู่ในประเทศไทย หรือคนชาติ

3. ภาคิฝ่ยใดฝ่ยหนึ่งอาจปฏิเสธ เพิกถอน พักใช้ หรือจำกัดการให้อนุญาตประกอบการ หรือใบอนุญาตทางเทคนิคของสายการบินหนึ่งสายที่กำหนดโดยภาคิอีกฝ่ยหนึ่ง เมื่อ

ก) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดหนึ่งสายโดยประเทศลักเซมเบิร์ก

1) สายการบินไม่ได้ก่อตั้งในอาณาเขตของประเทศลักเซมเบิร์ก ภายใต้อนธิสัญญาก่อตั้งประชาคมยุโรป หรือไม่มีใบอนุญาตประกอบการที่ใช้ได้จากรัฐสมาชิกตามกฎหมายประชาคมยุโรป

2) การควบคุมเชิงกำกับดูแลอันแท้จริงของสายการบินไม่ได้ดำเนินการและไม่คงไว้โดยรัฐสมาชิกที่รับผิดชอบในการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือไม่ได้มีการระบุถึงเจ้าหน้าที่การเดินอากาศที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น หรือ

- 3) สายการบินไม่มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ในอาณาเขตของรัฐสมาชิกที่สายการบินได้รับใบอนุญาตประกอบการ หรือ
  - 4) สายการบินไม่ได้เป็นเจ้าของและได้รับการควบคุมอันแท้จริงโดยตรงหรือมีกรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญ และการควบคุมอันแท้จริง โดยรัฐสมาชิก และ/หรือ คนชาติของรัฐสมาชิก และ/หรือ โดยรัฐสมาชิกอื่น ที่ระบุในภาคผนวก และ/หรือคนชาติของรัฐอื่นเช่นว่านั้น หรือ
  - 5) สายการบินดังกล่าวดำเนินการไม่สอดคล้องหรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของประเทศไทย หรือ
  - 6) สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับปัจจุบัน หรือ
  - 7) สายการบินได้รับอนุญาตให้ดำเนินการภายใต้ความตกลงทวิภาคีระหว่างไทยและรัฐสมาชิกอื่น และประเทศไทยสามารถแสดงให้เห็นว่า การใช้สิทธิรับขนการจราจรภายใต้ความตกลงนี้ในเส้นทางหนึ่งซึ่งรวมจุดในรัฐสมาชิกอื่น เป็นการหลีกเลี่ยงข้อบังคับเกี่ยวกับสิทธิรับขนการจราจรที่ระบุไว้ในความตกลงถกฉบับหนึ่งนั้น หรือ
  - 8) สายการบินที่กำหนดมิให้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกให้โดยรัฐสมาชิกและไม่มี ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายระหว่างไทยและรัฐสมาชิกนั้น และรัฐสมาชิกนั้นปฏิเสธสิทธิรับขนการจราจรแก่สายการบินที่กำหนดโดยประเทศไทย
- ข) ในกรณีของสายการบินที่กำหนดหนึ่งสายโดยประเทศไทย
- 1) สายการบินไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ากรรมสิทธิ์ส่วนสาระสำคัญและการควบคุมอันแท้จริงของสายการบินนั้นตกอยู่ในประเทศไทย หรือคนชาติ หรือ
  - 2) สายการบินดำเนินการไม่สอดคล้องหรือละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับของประเศลัคแซมเบอร์ก หรือ
  - 3) สายการบินดังกล่าวไม่ดำเนินการที่ตกลงตามเงื่อนไขที่กำหนดภายใต้ความตกลงฉบับปัจจุบัน
  4. ในการใช้สิทธิภายใต้วรรค 3 และปราศจากผลกระทบต่อสิทธิภายใต้วรรค 3(ก) (7) และ (8) ของข้อนี้ ประเทศไทยจะไม่เสือกปฏิบัติระหว่างสายการบินของรัฐสมาชิกประชาคมยุโรปในเหตุเรื่องสัญชาติ
  5. สิทธิของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายเหล่านี้ที่ระบุในวรรค 3 ของข้อนี้จะใช้ได้ต่อเมื่อได้มีการปรึกษาหารือกับภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งแล้วเท่านั้น เว้นแต่จะจำเป็นโดยฉับพลันที่ต้องปฏิเสธเพิกถอน พักใช้ หรือจำกัดการให้อนุญาตประกอบการ หรือใบอนุญาตทางเทคนิค เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับต่อไปอีก

#### ภาคผนวก

#### รายชื่อรัฐอื่น ๆ ที่อ้างถึงในข้อ 3 ของความตกลงฉบับนี้

- (ก) สาธารณรัฐไอร์แลนด์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ข) ราชรัฐลิคเตนสไตน์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ค) ราชอาณาจักรนอร์เวย์ (ภายใต้ความตกลงว่าด้วยเขตเศรษฐกิจยุโรป)
- (ง) สมาพันธรัฐสวิส (ภายใต้ความตกลงระหว่างประชาคมยุโรปและสมาพันธรัฐสวิสว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ)

**ข้อ 4ก**

1. ภาคิผู้ทำควมดกลงแต่ละฝ้ายสมารร้งขอให้มีกรรกรรกรหรือในเวลาใดเกี่ยวกับมาตรฐานควมปลอดภัยที่คงไว้โดยภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้าย ในเรื่งที่เก็ยวข้องกับสิ่งอำนวยควมสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรื่งการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการบินของอากาศยาน การกรรกรหรือเช่นว่านี้จะต้องมีขึ้นภายในสามสิบวันของการร้งขอ
2. ภายหลังกการกรรกรหรือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำควมดกลงฝ้ายหนึ่งพบว่ภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งมิได้คงไว้หรือดำเนินกรรกรให้ไ้ผลตามมาตรฐานควมปลอดภัยในเรื่งดังกล่าวตามที่ได้อ้างถึงในวรรค 1 ของข้อนี้ ซึ่งเป็นไปตตามมาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาในขณะนั้น ภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งจะได้รับแจ้งการค้นพบเหล่านั้น และขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรื่งระหว่างประเทศ ซึ่งภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งจะต้องจัดการแก้ไขให้เหมาะสมภายในเวลาที่ไ้ตกลงกัน
3. ตตามข้อ 16 แห่งอนุสัญญา เป็นที่ตกลงกันกักรว่า อากาศยานใดๆ ที่ดำเนินกรรกรโดย หรือในนามของสายการบินของภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งที่ทำกรรกรบินมายัง หรือไปจาก อาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่ง ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งอาจได้รับการตรวจโดยตัวแทนที่ไ้รับมอบอำนาจจากภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่ง ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดควมลำซ้าโดยไม่มีเหตุผลในการดำเนินกรรกรของอากาศยานนั้น โดยไม่คำนึงถึงพันธกรณที่ที่กำหนดไว้ในข้อ 33 แห่งอนุสัญญา การตรวจดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อที่จะตรวจสอบควมมีผลใช้บังคับของเอกสารต่างๆ ที่เก็ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตต่างๆ ของลูกเรื่งและอุปกรณ์ของอากาศยานและเงื่อนไขต่างๆ ของอากาศยานนั้นเป็นไปตตามมาตรฐานที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ในขณะนั้น
4. เมื่อมีเหตุเร่งด่วนที่จำเป็นจะต้องดำเนินเพื่อประกันควมปลอดภัยในการดำเนินกรรกรของสายการบิน ภาคิผู้ทำควมดกลงแต่ละฝ้ายสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะระงับ หรือเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตในการดำเนินกรรกรของสายการบินหนึ่งสวหรือหลายสายของภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งโดยทันที
5. การปฏิบัติใดๆ ของภาคิผู้ทำควมดกลงฝ้ายหนึ่งตตามควมในวรรค 4 ข้างต้นจะหยุดลงเมื่อหลักเกณฑ์ของเหตุในการปฏิบัติดังกล่าวนั้นหมดไป
6. ตตามที่อ้างถึงไว้ในวรรค 2 ของข้อมบทนี้ ภายหลังกกำหนดเวลาที่ตกลงกันได้สิ้นสุดลง หากพบว่าภาคิผู้ทำควมดกลงฝ้ายใดฝ้ายหนึ่งยังคงมิได้ปฏิบัติตตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรื่งระหว่างประเทศ เลขธิการขององค์การการบินพลเรื่งระหว่างประเทศจะได้รับแจ้งให้ทราบถึงการตรวจพบดังกล่าว รวมถึงข้อดกลงที่จะเป็นที่พอใจในภายหลังกเก็ยวกับเรื่งดังกล่าว

7. กรณีที่ลักเซมเบิร์กได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนด ซึ่งการควบคุมเชิงกำกับดูแลได้รับการดำเนินการ และคงไว้โดยรัฐสมาชิกของประชาคมยุโรปอื่น สิทธิต่างๆ ของไทยภายใต้ข้อบทเรื่องความปลอดภัยการบินของความตกลงระหว่างลักเซมเบิร์กที่ได้แต่งตั้งสายการบินที่กำหนดและประเทศไทย จะนำไปใช้อย่างเท่าเทียมในเรื่องการนำไปใช้ การใช้สิทธิ หรือการคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยโดยรัฐสมาชิกของประชาคมยุโรปอื่นนั้น และในเรื่องของการอนุญาตให้ดำเนินบริการเดินอากาศแก่สายการบินนั้น

#### ข้อ 4ข

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาควิผู้ทำความตกลงยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาควิผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการบิดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ลงนามที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 รวมทั้งกับอนุสัญญาและพิธีสารอื่นใดที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนซึ่งภาควิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายได้เข้าร่วม
2. เมื่อมีการร้องขอ ภาควิผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกันเพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการบิดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาควิผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เท่าส่วนที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น มีผลใช้กับภาควิผู้ทำความตกลง ภาควิผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตน ปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น

4. ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝายตกลงว่า ผู้ประกอบการอากาศยานดังกล่าวอาจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติ ตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่ระบุในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาคิผู้ทำควมตกลงอีก ฝายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควม ตกลงอีกฝายหนึ่งนั้น ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝายจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้มาตรการที่พอเพียง อย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตนที่จะป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของมือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขึ้นขึ้น ภาคิผู้ทำควมตกลงแต่ละฝายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาคิผู้ทำควมตกลงอีกฝายหนึ่ง สำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุการยึดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือการ กระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือ ของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินทางอากาศเกิดขึ้น ภาคิผู้ทำควม ตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควร อื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคามเช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย



**ข้อ 8**

1. เพื่อความมุ่งประสงค์ของข้อตกลงเหล่านี้ คำว่า พิกัดอัตราค่าขนส่ง ให้หมายถึง ราคาที่จ่ายให้เพื่อการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระและสินค้า และเงื่อนไขภายใต้การใช้ราคาเหล่านั้น รวมถึงราคาและเงื่อนไขสำหรับตัวแทนและบริการเสริมอื่นๆ แต่ไม่รวมถึงค่าตอบแทนหรือเงื่อนไขในการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์
2. ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะอนุญาตให้ใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งในการบริการเดินอากาศที่กำหนดของแต่ละฝ่ายที่อยู่บนพื้นฐานของการพิจารณาเชิงพาณิชย์ในตลาด ไม่มีภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายใดกำหนดให้สายการบินของตนต้องปรึกษาหารือกับสายการบินอื่นๆ เกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งที่ตนเรียกเก็บหรือเสนอที่จะเรียกเก็บในบริการที่ครอบคลุมโดยข้อตกลงเหล่านี้
3. ในกรณีที่กฎหมายภายในประเทศได้บัญญัติไว้ ภาคิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจกำหนดให้ต้องแจ้งหรือยื่นขออนุมัติใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งใดๆ ที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่งหรือหลายสายของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่มากกว่า 45 วันก่อนที่พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เสนอจะมีผลใช้บังคับ คำขอที่อยู่ในระหว่างการพิจารณาอนุมัติโดยภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งจะถูกเก็บรักษาเป็นความลับระหว่างสายการบินที่ยื่นขอกับภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น และจะไม่ถูกนำไปใช้ภายนอกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายนั้น เว้นแต่จะได้รับการอนุญาตจากสายการบินที่ยื่นขอ พิกัดอัตราค่าขนส่งจะมีผลใช้บังคับหลังจากได้รับการอนุมัติแล้ว
4. ถ้าภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งไม่อนุมัติพิกัดอัตราค่าขนส่ง จะต้องแจ้งให้ภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงเหตุผลของการไม่อนุมัตินั้น ในกรณีเช่นว่านี้ ภาคิผู้ทำความตกลงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกับภาคิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเหล่านี้จะต้องจัดให้มีขึ้นไม่ช้ากว่า 14 วันหลังจากได้รับการร้องขอ
5. พิกัดอัตราค่าขนส่งที่จะเรียกเก็บโดยสายการบินที่กำหนดของภาคิผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายในการขนส่งระหว่างลักเซมเบิร์กและประเทศอื่นในประชาคมยุโรปจะต้องขึ้นอยู่กับกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่ใช้อยู่