



ที่ คค (ปคร)0204/ 1&1

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กทม. 10100

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่.....
วันที่.....

1/260
150.69
16.30c

1 สิงหาคม 2549

เรื่อง รายงานผลการเจรจาการบินระหว่างไทย - สาธารณรัฐเกาหลี

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ

- 8 ส.ค. 2549

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาและคำแปลบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) ระหว่างไทย - สาธารณรัฐเกาหลี ลงนามเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2549 จำนวน 20 ชุด

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการพบปะเจรจาระหว่างคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและคณะผู้แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐเกาหลีระหว่างวันที่ 22 - 23 พฤษภาคม 2549 ที่กรุงโซล สาธารณรัฐเกาหลี เพื่อหารือเรื่องเกี่ยวกับบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง

กระทรวงคมนาคมขอเรียนสรุปรายงานผลการเจรจาต่อคณะรัฐมนตรี ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 ประเทศไทยและสาธารณรัฐเกาหลีได้จัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน ลงนามเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2510 เพื่อใช้เป็นความตกลงฉบับแม่บทในความสัมพันธ์ด้านการบินระหว่างกัน และทั้งสองฝ่ายได้จัดให้มีการพบปะหารือกันเป็นระยะๆ เพื่อตกลงกันในรายละเอียดของการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศทั้งสอง โดยพบกันครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 28 - 29 เมษายน 2547 ที่กรุงเทพฯ

1.2 กระทรวงคมนาคมได้เข้าร่วมการเจรจาการบินระหว่างไทยและสาธารณรัฐเกาหลี ระหว่างวันที่ 22 - 23 พฤษภาคม 2549 ที่กรุงโซล

1.3 คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ ซึ่งได้รับอนุมัติแต่งตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2548 ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0504/17640 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2548 ให้มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการเจรจาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศ เป็นผู้แทนไทยในการพบปะเจรจาดังกล่าว

1.4 ผลการเจรจา คณะผู้แทนรัฐบาลของทั้งสองฝ่ายได้จัดทำเป็นบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding) และลงนามร่วมกันเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2549 ซึ่งจะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนมอบกระทรวงการต่างประเทศดำเนินการให้มีการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตยืนยันการปรับปรุงความจูงใจและการแก้ไขข้อบกพร่องในความตกลงฯ ต่อไป

/ 2. ผลการเจรจา ...

238
29, 69

2. ผลการเจรจา

ในการพบปะเจรจาครั้งนี้ คณะผู้แทนรัฐบาลของทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

2.1 สิทธิความจุและความถี่ คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงปรับปรุงสิทธิความจุและความถี่ของการให้บริการของสายการบินทั้งสองฝ่าย โดยให้สายการบินที่กำหนดของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายมีสิทธิทำการบินในเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารระหว่างจุดใดๆ ในสาธารณรัฐเกาหลีและจุดใดๆ ในไทยได้ โดยไม่จำกัดความจุความถี่และไม่จำกัดแบบอากาศยาน

2.2 การกำหนดสายการบิน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงให้แต่ละฝ่ายแจ้งแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดของตนได้ฝ่ายละ 4 สายการบิน

2.3 ข้อบทความปลอดภัยการบินและข้อบทการรักษาความปลอดภัยการบิน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายตกลงปรับปรุงข้อบทความปลอดภัยการบินให้ชัดเจนในรายละเอียดมากขึ้นกว่าเดิม และปรับปรุงข้อบทการรักษาความปลอดภัยการบินให้ทันสมัยขึ้น ซึ่งเป็นไปตามร่างมาตรฐานของฝ่ายไทย

3. วิเคราะห์ผลกระทบ

การเจรจาระหว่างคณะผู้แทนไทย - สาธารณรัฐเกาหลี เป็นการตกลงเปิดเสรีให้ไม่จำกัดความจุความถี่ของเที่ยวบิน โดยให้กำหนดสายการบินได้ฝ่ายละ 4 สายการบิน จะเป็นการส่งเสริมให้สายการบินสามารถเพิ่มเที่ยวบินแบบประจำไปยังสาธารณรัฐเกาหลีได้อย่างเต็มที่ พอเพียงต่อความต้องการของตลาด เนื่องจากสาธารณรัฐเกาหลีเป็นตลาดใหญ่ที่มีศักยภาพเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากสาธารณรัฐเกาหลีที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยเป็นจำนวนมากเพิ่มขึ้นทุกปี นอกจากนี้ยังได้ตกลงปรับปรุงข้อบทความปลอดภัยการบินและข้อบทการรักษาความปลอดภัยการบินให้มีรายละเอียดชัดเจนยิ่งขึ้น ส่งผลให้ทั้งสองฝ่ายสามารถควบคุมดูแลการดำเนินการของสายการบินได้อย่างเข้มข้น เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์และความปลอดภัยของผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นชอบด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการเจรจาตามบันทึกความเข้าใจดังกล่าว ก่อนมอบกระทรวงการต่างประเทศดำเนินการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตยืนยันการปรับปรุงความจุความถี่และการปรับปรุงแก้ไขข้อบทในความตกลงฯ ต่อไป

สมป ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรี

ขอแสดงความนับถือ เมื่อวันที่ - 8 ส.ค. 2549 ลงมติว่า

ทราบ (มติ 13 ธ.ค. 20)

0๙๖๓/เล.๑๗๘.ม.ท.๒๐.

ท.๓๓๓

สรพ. อังกร
(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) ๑๗๓
รองนายกรัฐมนตรี

(นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล) ศ. ๐๕๐๔/๑๔๗๐/๓
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

เขียน รอง นรม. (นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน)

เห็นควรอนุมัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๓ ธ.ค. ๒๕๔๙

และเสนอ ครม. ทราบ

สำนักงานปลัดกระทรวง
กองกิจการระหว่างประเทศ
โทร.0-2280-5638-9 โทรสาร 0-2280-1714

ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี รักษาการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

Memorandum of Understanding

1. Delegations representing the Government of the Republic of Korea and the Government of the Kingdom of Thailand met in Seoul on 22~23 May, 2006, to discuss matters relating to the Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government of the Kingdom of Thailand for Air Services Between and Beyond Their Respective Territories (hereinafter referred to as the "Agreement") signed on 7 July 1967.
2. The Korean Delegation was headed by Mr. OH Yang-Jin, Director for International Air Transport Division, Ministry of Construction and Transportation, and the Thai Delegation was headed by Mrs. Kannikar Kemavuthanon, Deputy Director General, Department of Civil Aviation. The list of participants is attached as Appendix 1.
3. As a result of the discussions, which were conducted in a very cordial and friendly atmosphere, agreements were reached as follows:

3.1 Capacity Entitlements

- a) The two delegations agreed that the designated airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to operate passenger and cargo flight for 3rd and 4th freedom traffic with unlimited capacity and frequency and with any type of aircraft on their specified routes between the territories of both Contracting Parties.
- b) The 5th freedom traffic rights shall be maintained as agreed in the paragraph 3 b) of the MOU signed on 29 April 2004.

3.2 Designation

- a) Both Delegations agreed to designate up to 4 airlines by each Contracting Party in light of the current market situation.

- b) Both Delegations understood that each Contracting Party may change an airline(s) so designated at any time as long as such designation of each side does not exceed four airlines.
- c) Thai Delegation proposed that the two sides should discuss and review on the issue of paragraph (a) above at a next round of consultation.

Korean side responded that further discussion on the number of designated airline(s) may be considered after reviewing the safety and market situation.

3.3 Aviation Safety

- a) The two Delegations agreed to replace the existing Article 11A on aviation safety in the Agreement by the new text attached as Appendix 2.
- b) Both Delegations agreed that the aeronautical authorities of each Contracting Party may request the designated airline(s) of both Contracting Parties to provide the appropriate recovery flight plan with its own aircrafts for any irregular operations (delay, cancellation, etc) and fleet control plan in order to ensure safety and on time operations.

Both Delegations further agreed that the designated airline(s) of each Contracting Party shall comply with standards and recommended practices made by the ICAO.

- c) The Korean Delegation stated that Korean side may take a corrective action for frequent delays or cancellations of Thai airline(s) including suspension of flight.

Thai Delegation took note of the Korean side's statement.

3.4 Security Clause

The two Delegations agreed to include an aviation security clause as Article 11B with the text attached as Appendix 3.

4. Enforcement of Provision

This Memorandum of Understanding shall take provisional effect pending exchange of Diplomatic Notes pursuant to paragraph (1) of Article 12 and paragraph (4) of Article 6 of the Agreement.

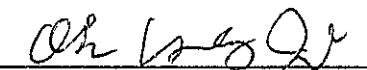
Both Delegations agreed that the above paragraph 3.1 (a) of this Memorandum of Understanding shall replace paragraph 3 (a) of the MOU signed on 29 April 2004.

Both Delegations agreed to bring the content of this Memorandum of Understanding into force as from today's date.

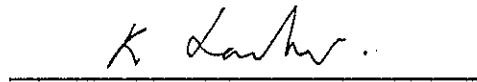
Done at Seoul, Republic of Korea on 23 May, 2006.

For the Government of
Republic of Korea

For the Government of
the Kingdom of Thailand



OH, Yang-Jin
Director of International
Air Transport Division



Kannikar Kemavuthanon
Deputy Director General
Department of Civil Aviation

The List of Korean Delegation

Mr. OH, Yang-Jin (Head of Delegation)	Director International Air Transport Division Ministry of Construction and Transportation(MOCT)
Miss CHOI, Young-Sun	Deputy Director International Air Transport Division, MOCT
Mr. LEE, Kwang-Hee	Deputy Director Aviation Safety Oversight Team Civil Aviation Safety Authorities, MOCT
Mr. SUH, Jeong-Wook	Senior Deputy Director Economic Security Division Ministry of Foreign Affairs and Trade
Mr. PARK, Jae-Hyeon	Assistant Director International Air Transport Division, MOCT
Mr. KIM, Byeong-Chang	General Manager International Affairs, Korean Air
Mr. JEONG Hyung-Chul	Deputy Manager International Affairs, Korean Air
Mr. KIM, Nam-Soo	General Manager Bilateral & International Affairs, Asiana Airlines
Mr. JUNG, Yun-Hak	Manager Bilateral & International Affairs, Asiana Airlines

The List of Thai Delegation

Mrs. Kannikar Kemavuthanon (Head of Delegation)	Deputy Director General Department of Civil Aviation
Mr. Vutichai Singhamany	Director of Flight Standards Bureau, Department of Civil Aviation
Mr. Yos Laohasilpsomjit	Director Air Services Agreement and Negotiation Section Department of Civil Aviation
Miss Dusadee Pratipsindhu	Chief, International Agreement, Law and Regulations of Ministry of Transport
Mrs. Kamolpatr Pratoomkaew	First Secretary Ministry of Foreign Affairs
Ms. Chaksuda Chakkaphak	First Secretary Royal Thai Embassy, Seoul
Miss Pimonwan Yamyoo	Air Transport Technical Officer Department of Civil Aviation
Mr. Dussadee Pradithbatuga	Director International Affairs, Thai Airways International
Mr. Mathee Jitprajong	Department Manager International Relations, Eastern Region Thai Airways International
Mr. Sutsveta Svetasobhana	General Manager, Korea Thai Airways International

Article 11A
Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultation at any time concerning safety standards in any area relating 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 an agreed time period shall be grounded 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 by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another 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 standard*established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purpose 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 requirements under which that aircraft is operated, are not 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 airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other 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 an 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, 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 paragraph 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for taking of that action ceases to exist.

Article 11B
Aviation Security

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 or any other convention on aviation security to which both Contracting Parties shall become members.

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 territories 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

h

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.

Ram

บันทึกความเข้าใจ

1. คณะผู้แทนรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐเกาหลีและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยพบกันที่กรุงโซล เมื่อวันที่ 22 – 23 พฤษภาคม 2549 เพื่อหารือกันในเรื่องต่างๆ เกี่ยวกับความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐเกาหลีและรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างอาณาเขตของแต่ละฝ่ายและพ้นจากนั้นไป (ต่อไปข้างท้ายนี้เรียกว่า “ความตกลง”) ลงนาม เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2510

2. คณะผู้แทนเกาหลีนำโดยนายโอ ยาง-จิน ผู้อำนวยการกองกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ กระทรวงการก่อสร้างและการขนส่ง และคณะผู้แทนไทยนำโดยนางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ รายชื่อของผู้ร่วมคณะได้แนบไว้ดัง ภาคผนวก 1

3. ผลของการหารือ ซึ่งดำเนินไปด้วยบรรยากาศอันเป็นมิตรไมตรียิ่ง ได้บรรลุข้อตกลงต่างๆ ดังนี้

3.1 การให้สิทธิความจุ

- ก) คณะผู้แทนทั้งสองได้ตกลงว่าสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิให้ดำเนินบริการเที่ยวบินผู้โดยสารและเที่ยวบินสินค้าสำหรับการจราจรเสรีภาพที่ 3 และ 4 โดยไม่จำกัดความจุความถี่และอากาศยานแบบใดๆ ตามเส้นทางที่ระบุของตลกระหว่างอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่าย
- ข) สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ 5 จะยังคงเป็นไปตามที่ได้ตกลงไว้ในวรรค 3 ข) ของบันทึกความเข้าใจ ลงนามเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2547

3.2 การกำหนดสายการบิน

- ก) เมื่อดูจากสถานการณ์ของตลาดในปัจจุบัน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายแจ้งแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้ถึง 4 สายการบิน
- ข) คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายเข้าใจกันว่า ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถจะเปลี่ยนสายการบินที่ได้กำหนดไปแล้วในเวลาใดๆ ก็ได้ ตราบเท่าที่การกำหนดเช่นนั้นของแต่ละฝ่ายไม่เกินกว่าสี่สายการบิน
- ค) คณะผู้แทนไทยได้เสนอให้ทั้งสองฝ่ายควรได้มีการหารือและทบทวนในประเด็นของวรรค (ก) ข้างต้น ในการหารือคราวต่อไป

ฝ่ายเกาหลีได้ตอบว่า การหารือเพิ่มเติมในเรื่องจำนวนสายการบินที่กำหนด อาจได้รับการพิจารณาหลังจากได้มีการตรวจสอบด้านความปลอดภัยและสถานการณ์ด้านการตลาด

3.3 ความปลอดภัยการบิน

- ก) คณะผู้แทนทั้งสองได้ตกลงแทนที่ข้อ 11ก ที่ใช้อยู่ปัจจุบันในความปลอดภัยในเรื่องความปลอดภัยการบินด้วยข้อความใหม่ที่ได้แนบดังภาคผนวก 2
- ข) คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายอาจร้องขอให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายจัดส่งแผนการที่เกี่ยวข้องบินที่เหมาะสมด้วยอากาศยานของตนเองในการปฏิบัติการการบินใดๆ ที่ไม่ปกติ (การล่าช้า, การยกเลิกเที่ยวบิน, ฯลฯ) และแผนการควบคุมฝูงบินเพื่อทำให้เกิดความแน่ใจในเรื่องความปลอดภัยและการปฏิบัติการบินที่ตรงต่อเวลา

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายยังได้ตกลงกันอีกว่า สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อปฏิบัติที่แนะนำที่จัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

- ค) คณะผู้แทนเกาหลีใต้แจ้งว่า ฝ่ายเกาหลีอาจดำเนินการให้มีการแก้ไขสำหรับการล่าช้า บ่อยๆ หรือการยกเลิกเที่ยวบินต่าง ๆ ของสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทย รวมทั้งอาจให้หยุดบินเป็นการชั่วคราว

คณะผู้แทนไทยรับทราบด้วยแถลงของฝ่ายเกาหลี

3.4 ข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัย

คณะผู้แทนทั้งสองได้ตกลงที่จะใส่ข้อบ่งชี้ด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินดังข้อ 11ข ด้วยข้อความที่ได้แนบไว้ดังภาคผนวก 3

4. การบังคับใช้ข้อกำหนด

บันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับเป็นการชั่วคราวระหว่างรอการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตตามวรรค (1) ของข้อบท 12 และวรรค (4) ของข้อ 6 ของความตกลง

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้วรรค 3.1 (ก) ข้างต้นของบันทึกความเข้าใจฉบับนี้จะแทนที่วรรค 3 (ก) ของบันทึกความเข้าใจที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2547

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงให้นำรายละเอียดเนื้อหาความของบันทึกความเข้าใจนี้ให้มีผล
บังคับนับจากวันที่ของวันนี้เป็นต้นไป

ทำที่กรุงโซล, สาธารณรัฐเกาหลีเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2549

แทนรัฐบาลแห่ง
สาธารณรัฐเกาหลี

แทนรัฐบาลแห่ง
ราชอาณาจักรไทย

โอ ยาง-จิน
โอ ยาง-จิน
ผู้อำนวยการ
กองกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

กรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์
กรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์
รองอธิบดี
กรมการขนส่งทางอากาศ

รายชื่อคณะผู้แทนเกาหลี

นายโอ ยาง-จิน
(หัวหน้าคณะผู้แทน)

ผู้อำนวยการ
กองกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
กระทรวงการก่อสร้างและการขนส่ง

นางสาวจอย ยัง-ซัน

รองผู้อำนวยการ
กองกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
กระทรวงการก่อสร้างและการขนส่ง

นายลี กวัง-ฮี

รองผู้อำนวยการ
คณะตรวจสอบความปลอดภัยการบิน
องค์การกำกับด้านความปลอดภัยการบินพลเรือน
กระทรวงการก่อสร้างและการขนส่ง

นายซูห์ จอง-วุก

รองผู้อำนวยการอาวุโส
กองรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
กระทรวงการต่างประเทศและการค้า

นายปาร์ค แจ-ฮอน

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ
กองกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
กระทรวงการก่อสร้างและการขนส่ง

นายคิม เบียง-จาง

ผู้จัดการทั่วไป
ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ สายการบินเกาหลี

นายจอง ยุน-จู

รองผู้จัดการ
ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ สายการบินเกาหลี

นายคิม นาม-ซู

ผู้จัดการทั่วไป
ฝ่ายกิจการทวีปเอเชียและระหว่างประเทศ
สายการบินอาเซีย

นายจุง ยุน-ฮัก

ผู้จัดการ
ฝ่ายกิจการทวีปเอเชียและระหว่างประเทศ
สายการบินอาเซีย

รายชื่อคณะผู้แทนไทย

นางกรรณิการ์ เขมาวุฒานนท์
(หัวหน้าคณะผู้แทน)

รองอธิบดี
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายวุฒิชัย สิงห์หมณี

ผู้อำนวยการ
สำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายยศ เลหาศิลป์สมจิตร

ผู้อำนวยการ
ส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน
กรมการขนส่งทางอากาศ

นางสาวดุขฎิ ประทีปสินธุ์

หัวหน้าส่วนความตกลง กฎ ระเบียบ และ
ข้อบังคับระหว่างประเทศ
กระทรวงคมนาคม

นางกมลภัทร ประทุมแก้ว

เลขานุการเอก
กระทรวงการต่างประเทศ

นางสาวจักรสุดา จักรภัทร

เลขานุการเอก
สถานเอกอัครราชทูตไทย, กรุงโซล

นางสาวพิมลวรรณ แยมอยู่

นักวิชาการขนส่ง
กรมการขนส่งทางอากาศ

นายดุขฎิ ประดิษฐบาทุกา

ผู้อำนวยการ
ฝ่ายกิจการระหว่างประเทศ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายเมธี จิตต์ประจง

ผู้จัดการ
กองความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ภูมิภาคตะวันออก
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายสุตเสวต เสวตโสภณ

ผู้จัดการทั่วไปประจำเกาหลี
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ข้อ 11ก

ความปลอดภัยการบิน

1. ภาคิผู้ทำควมดกลงแต่ละฝ้ายอาจร้องขอให้มีกรปริกษาหรรือในเวลาใดๆ เกี่ยวกับมาตรฐานควมปลอดภัยในเรื่องใดๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ อากศยาน หรือกรปฏิบัติกรบิน ที่นำมาใช้โดยภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่ง กรปริกษาหรรือเช่นว่านี้ จะต้องมีขึ้นภายในสามสิบ (30) วันนับจากที่มีกรร้องขอนั้น
2. ภายหลังกการปริกษาหรรือดังกล่าว หากภาคิผู้ทำควมดกลงฝ้ายหนึ่งพบว่าภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งมิได้คงไว้ซึ่งหรือมิได้กำกับดูแลให้มาตรฐานควมปลอดภัยในเรื่องดังกล่าวอย่างน้อยได้ผลเท่าเทียมกับมาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานในขณะนั้น ภาคิผู้ทำควมดกลงฝ้ายแรกจะต้องแจ้งให้ภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งทราบถึงการค้นพบเหล่านั้นและขั้นตอนต่างๆ ที่จำเป็นในการปฏิบัติให้สอดคล้องกับมาตรฐานขั้นต่ำเหล่านั้น และภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งนั้นจะต้องดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสม หากภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งไม่ดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมภายในเวลาที่ได้ตกลงกันจะเป็นเหตุให้นำข้อ 3 ของควมดกลงฯ นี้มาใช้
3. โดยไม่คำนึงถึงหน้าที่ต่างๆ ตามที่อ้างถึงในข้อ 33 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นที่ตกลงกันว่าอากศยานใดๆ ที่ดำเนินบริการโดยสายการบินสายหนึ่งหรือสายการบินหลายสายที่ทำการบินไปยังหรือมาจากอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่ง ในขณะที่อยู่ในอาณาเขตของภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่งนั้น อาจได้รับการตรวจโดยตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจของภาคิผู้ทำควมดกลงอีกฝ้ายหนึ่ง ทั้งในอากศยานและรอบอากศยานเพื่อตรวจสอบควมมีผลใช้ได้ของเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับอากศยานและลูกเรือ และสภาพที่ปรากฏของอากศยานและอุปกรณ์ของอากศยาน (ในข้อนี้เรียกว่า “การตรวจสอบในลานจอด”) ทั้งนี้ การตรวจดังกล่าวจะต้องไม่เป็นเหตุที่ก่อให้เกิดควมล่าช้าที่ไม่มีเหตุผล
4. หากการตรวจสอบในลานจอดครั้งใดหรือกระบวนการตรวจสอบในลานจอดใดก่อให้เกิด :
 - (ก) ข้อกังวลอย่างร้ายแรงว่าอากศยานหรือการดำเนินบริการของอากศยานนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานขั้นต่ำที่อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในขณะนั้น หรือ
 - (ข) ข้อกังวลอย่างร้ายแรงว่ามีการขาดการบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพ และขาดการกำกับดูแลตามมาตรฐานควมปลอดภัยตามทีอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในขณะนั้น เพื่อวัตถุประสงค์ของข้อ 33 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคิผู้ทำควมดกลงฝ้ายที่ทำการตรวจสอบจะมีอิสระที่จะสรุปว่าข้อกำหนดต่างๆ ในใบรับรองหรือใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวกับอากศยานนั้นหรือลูกเรือของอากศยานนั้นได้ถูกออกให้หรือเทียบให้มี

ใบอนุญาตในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยานนั้นหรือลูกเรือของอากาศยานนั้นได้ถูกออกให้หรือเทียบให้มีผลใช้บังคับอยู่ หรือข้อกำหนดต่าง ๆ ที่อากาศยานนั้นใช้ทำการบินมิได้เท่าเทียมหรือสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

5. ในกรณีที่มีการเข้าไปเพื่อทำการตรวจสอบในลานจอดกับอากาศยานที่ใช้ดำเนินการโดยสายการบินหนึ่งหรือสายการบินหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามที่กำหนดไว้ในวรรค 3 ข้างต้น ได้รับการปฏิเสธจากตัวแทนของสายการบินหนึ่งหรือสายการบินหลายสายนั้น ภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งจะมีอิสระที่จะวินิจฉัยถึงรูปแบบของข้อกังวลอย่างร้ายแรงตามที่อ้างถึงไว้ในวรรค 4 ข้างต้นเกิดขึ้น และนำไปสู่ผลสรุปตามที่กำหนดไว้ในวรรคนั้น

6. ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสงวนสิทธิในการระงับหรือเปลี่ยนแปลงการอนุญาตทำการบินของสายการบินสายหนึ่งหรือสายการบินหลายสายของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งในทันทีในกรณีที่ภาคีผู้ทำความตกลงฝ่ายแรกสรุปว่าการดำเนินการโดยแรงกดดันมีความจำเป็น ไม่ว่าจะเป็ผลมาจากการตรวจสอบในลานจอด การปรึกษาหารือหรืออื่นใด เพื่อความปลอดภัยในการทำการบินของสายการบินสายหนึ่ง

7. การดำเนินการใดๆ ของผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่ง ตามวรรค 2 หรือวรรค 6 ข้างต้น จะยุติลงเมื่อเหตุของการดำเนินการนั้นหมดไป

ข้อ 11ข

การรักษาความปลอดภัยการบิน

1. โดยสอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายระหว่างประเทศ ภาตีสผู้ทำความตกลง ยืนยันอีกครั้งหนึ่งว่า ภาระหน้าที่ของตนซึ่งกันและกันที่จะรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงนี้ โดยไม่เป็นการจำกัดสิทธิและภาระหน้าที่ของตนภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ ภาตีสผู้ทำความตกลงจะต้องกระทำโดยสอดคล้องกับข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิด และการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน ลงนามที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยี้ดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ลงนามที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือนลงนามที่มอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 หรือสนธิสัญญาอื่นใดในการรักษาความปลอดภัยการบินที่ซึ่งภาตีสผู้ทำความตกลงทั้งสองฝ่ายเข้าเป็นสมาชิก
2. เมื่อมีการร้องขอ ภาตีสผู้ทำความตกลงจะให้ความช่วยเหลือทั้งปวงที่จำเป็นแก่กันและกัน เพื่อป้องกันการกระทำอันเป็นการยี้ดอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และการกระทำอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการคุกคามอื่นใดต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน
3. ในความสัมพันธ์ระหว่างกัน ภาตีสผู้ทำความตกลงจะดำเนินการตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในการบิน ซึ่งจัดทำโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและกำหนดไว้เป็นภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศเท่าส่วนที่ข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้นมีผลใช้กับภาตีสผู้ทำความตกลง ภาตีสผู้ทำความตกลงจะกำหนดให้ผู้ประกอบการอากาศยานในทะเบียนของตน หรือผู้ประกอบการอากาศยานผู้มีถิ่นที่ตั้งทำการแห่งใหญ่ หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอาณาเขตของตน และผู้ประกอบการทำอากาศยานในอาณาเขตของตนปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยเช่นว่านั้น
4. ภาตีสผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายตกลงว่า ผู้ประกอบการอากาศยานดังกล่าวอาจถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามข้อบทว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยการบินที่ระบุในวรรค 3 ข้างต้น ซึ่งภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งกำหนดไว้สำหรับการเข้าไปยัง การออกจาก หรือระหว่างอยู่ในอาณาเขตของภาตีสผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ภาตีสผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้ความมั่นใจว่า ได้มีการใช้มาตรการที่พอเพียงอย่างมีประสิทธิภาพภายในอาณาเขตของตนที่จะ

ป้องกันอากาศยาน และที่จะตรวจตราคนโดยสาร ลูกเรือ สิ่งของถือติดตัว สัมภาระ สินค้า และพัสดุอากาศยาน ก่อนและระหว่างขึ้นเครื่องหรือขึ้นขึ้น ภาควิผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะให้การพิจารณาด้วยดีต่อคำขอใด ๆ จากภาควิผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งสำหรับมาตรการการรักษาความปลอดภัยพิเศษที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุกคามเฉพาะราย

5. เมื่อมีอุบัติเหตุหรือการคุกคามว่าจะมีอุบัติเหตุอากาศยานพลเรือนโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายอื่นใดต่อความปลอดภัยของอากาศยานเช่นว่านั้น คนโดยสารและลูกเรือของอากาศยานนั้น ทำอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเกิดขึ้น ภาควิผู้ทำความตกลงจะช่วยเหลือซึ่งกันและกัน โดยการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร และด้วยมาตรการอันสมควรอื่นใด ซึ่งมุ่งจะหยุดยั้งอุบัติเหตุหรือการคุกคาม เช่นว่านั้นโดยเร็วและอย่างปลอดภัย