

(สำเนา)

เลขรับ ๑๒๖๘๘/๒๕๕๕ วันที่ ๒๓ ก.ค. ๒๕๕๕

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๑๒๑๕๗

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕

เรื่อง บันทึกการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของราชอาณาจักรไทยและญี่ปุ่น และร่างหนังสือ
แลกเปลี่ยนทางการทูตของประเทศไทยและญี่ปุ่น

กราบเรียน ประธานรัฐสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย บันทึกการหารือฯ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอบันทึกการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ
ของราชอาณาจักรไทยและญี่ปุ่น และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตของประเทศไทยและญี่ปุ่น เพื่อขอ
ความเห็นชอบจากรัฐสภา ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอบันทึกการหารือฯ และร่างหนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฯ ดังกล่าว มาเพื่อขอได้
โปรดนำเสนอรัฐสภาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๕๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ)

ยงยุทธ วิชัยดิษฐ

(นายยงยุทธ วิชัยดิษฐ)

รองนายกรัฐมนตรี รักษาการแทน

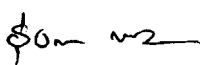
นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานระเบียบวาระ

สำนักการประชุม

วันนา พิมพ์

งาน

ตรวจ

Record of Discussions
between the Aeronautical Authority of
The Kingdom of Thailand and Japan

Consultations were held between the aeronautical authorities of the Kingdom of Thailand (hereinafter referred to as "Thailand") and Japan on 28 and 29 November 2007 in Chiang Mai. The delegation of Thailand was led by Mr. Chaisak Angkasuwan, Director General, Department of Civil Aviation, and the Japanese delegation was led by Mr. Ryuhei Maeda, Deputy Director-General, Civil Aviation Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport. Discussions were held in a friendly and cordial atmosphere.

The lists of both delegations are attached as Appendices A and B.

Both delegations wish to record as follows;

Route Schedule

1. Both delegations shared the view that the existing Schedule to the Agreement between Japan and Thailand for Air Services (hereinafter referred to as "the Agreement") should be amended as set out in Appendix C. The new Schedule should come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes in accordance with Article 14 of the Agreement.

2. The second paragraph of section 1 of the Record of Discussions signed on 7 December 2005 (hereinafter referred to as "the ROD") should be superseded by the following:

"Both delegations also shared the view that the designated airline(s) of Japan may, on its specified route, co-terminalize two (2) points in Thailand and the designated airline(s) of Thailand may, on its specified route, co-terminalize two (2) points in Japan."

3. Both delegations further shared the view that the designated airline(s) of each Contracting Party may operate their services on the routes set out in Appendix C on a provisional basis until new Schedule is confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Capacity Entitlements

4. Both delegations shared the view that section 2. Capacity Entitlements of the Record of Discussions signed on 6 April 2004 and section 2. Capacity Entitlements of the Record of Discussions signed on 7 December 2005 should be replaced by the following:

“Both delegations shared the view that the following services may operated using any passenger, combi and/or all-cargo type aircraft excluding A380:

- (1) The designated airlines of each country may exercise the third and fourth freedom traffic rights between any points in Thailand and any points in Japan with unlimited frequencies.
- (2) The total number of intermediate stops in each direction should not exceed twenty-one (21) per week for the designated airline(s) of each Contracting Party. It is understood that, within the above mentioned twenty-one (21) stops per week, for the designated airline(s) of Thailand, when using Taipei as an intermediate point, the total number of stops at Taipei in each direction should not exceed six (6) per week.
- (3) The designated airline(s) of each Contracting Party may operate the agreed services on the specified routes beyond the territory of the other Contracting Party up to twenty-one (21) frequencies per week in total for each side.”

5. Notwithstanding the above, the Japanese delegation stated that no more additional slots at Narita International Airport are available. The delegation of Thailand understood the above.

Tariffs

6. Both delegations confirmed that in implementing Article 11 of the Agreement with regard to the tariffs:

- (1) the aeronautical authorities of either side would not require the designated airline(s) to consult other airline(s) about the tariffs which they charge or propose to charge for agreed services; and

ea

40

- (2) the aeronautical authorities of either side may require filing of tariffs charged or proposed to be charged to or from its territory by airlines of either side. Filing by the airlines may be required no longer than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness.

Aviation Safety and Security

7. Noting the significance of ensuring aviation safety and security in the bilateral aviation relationship, both delegations confirmed the following:

- (1) If either side finds that the regulations or practices on aviation safety and security maintained by the other side in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and operations of aircraft are not likely to conform to the international standards designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, other than the differences notified to the International Civil Aviation Organization in accordance with Article 38 of the Convention (hereinafter referred to as "the International Standards"), and to the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection (hereinafter referred to as "the Conventions"), it may request consultations with the other side. Such consultation should take place within a period of thirty (30) days from the date of receipt of such request. If, following the consultation, the other side confirms that its regulations or practices on aviation safety and security do not conform to the International Standards and the Conventions, that other side should take steps considered necessary to conform its regulations or practices to the International Standards and the Conventions.
- (2) The aeronautical authorities of either side may search aircraft engaged in the agreed services operated by the designated airlines of the other side in its territory, except during flight, and without causing the operation of the aircraft unreasonable delay, to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and condition of the aircraft conform to the International Standards and the Conventions.

- (3) When it is essential to ensure the aviation safety and security, each side may immediately revoke, suspend or impose conditions on the operating authorization of airline(s) of the other side in accordance with Article 7 of the Agreement.

Entry into force

8. Both delegations decided that the provisions of this Record of Discussions will be applied administratively from the date on which the aeronautical authorities of Thailand inform the aeronautical authorities of Japan that the necessary legal procedures have been completed.

Others

9. Both delegations shared the view to hold the next round of consultations to discuss further arrangements in order to promote civil aviation between two countries, including slots at Narita Airport, after the third quarter of 2008.

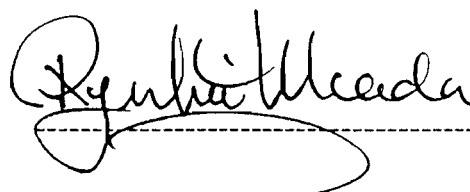
Signed in Chiang Mai on 29 November 2007.

For the Aeronautical
Authorities of Thailand



Chaisak Angkasuwan
Leader of Thai delegation

For the Aeronautical
Authorities of Japan



Ryuhei Maeda
Leader of Japanese delegation

Delegation of Thailand

1. Mr. Chaisak Angkasuwan Leader
Director General, Department of Civil Aviation
2. Mrs. Kannikar Kemavuthanon
Deputy Director General, Department of Civil Aviation
3. Mr. Yos Laohasilpsomjit
Director of Air Services Agreement and Negotiation Section,
Department of Civil Aviation
4. Miss Wanaporn Techagaisiyavanit
Third Secretary, Ministry of Foreign Affairs
5. Miss Tidarat Palodom
Transport Technical Officer, Ministry of Transport
6. Mr. Anant Kanaviwatchai
Air Transport Technical Officer, Department of Civil Aviation
7. Miss Pimonwan Yamyoo
Air Transport Technical Officer, Department of Civil Aviation
8. Miss Chaweewan Lacksanacharoen
Air Transport Technical Officer, Department of Civil Aviation

Advisor

1. Mr. Dussadee Pradithbatuga
Director, International Affairs Department
Thai Airways International Plc.
2. Mr. Mathee jitprajong
Thai Airways International Plc.
3. Ms. Pattamarat Cheerasarn
Thai Airways International Plc.

Observer

1. Mr. Prote Setsuwan
Senior Director-Marketing Strategy
Bangkok Airways
2. Mr. Chulin Kocharoen
Deputy Country Director-Japan
Bangkok Airways

ea



Delegation of Japan

1. Mr. Ryuhei Maeda Leader
Deputy Director-General
Civil Aviation Bureau (CAB)
Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MLIT)
2. Mr. Norio Kimura
Senior Officer for Air Talks
International Air Transport Division, CAB, MLIT
3. Ms. Sanae Mizuta
Air Talks Officer
International Air Transport Division, CAB, MLIT
4. Mr. Kensuke Kobayashi
First Secretary
Embassy of Japan

Observers

1. Mr. Junji Tanaka
Assistant Vice President
International Affairs, JAL
2. Mr. Yuki Saito
Assistant Manager
International Affairs, JAL
3. Mr. Kazuyuki Iwakata
Vice President
International & Regulatory Affairs, All Nippon Airways (ANA)
4. Mr. Tetsu Ogawa
General Manager
International Affairs, Nippon Cargo Airlines (NCA)
5. Ms. Ryoko Hasegawa
Assistant Manager
International Affairs, NCA

et

Schedule

Section I

Route to be operated by the designated airline(s) of Japan:

Points in Japan - Points on the mainland of China to be specified later and/or on the island of Formosa – Hong Kong – Manila – Points in Cambodia and/or Laos and/or Myanmar and/or Vietnam – Jakarta – Singapore – Kuala Lumpur - Points in Thailand - any beyond points, in both directions.

1. The agreed services provided by the designated airline(s) of Japan on this route shall begin at a point in the territory of Japan, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.
2. The designated airline(s) of Japan may operate the triangular route connecting points in Japan, points in Thailand and any intermediate or beyond points in both directions.

Section II

Route to be operated by the designated airline(s) of Thailand:

Points in Thailand – Points in Cambodia and/or Laos and/or Myanmar and/or Vietnam – Manila – Hong Kong – Kaohsiung – Taipei – Seoul - Points in Japan – any beyond points, in both directions.

1. The agreed services provided by the designated airline(s) of Thailand on this route shall begin at a point in the territory of Thailand, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.
2. The designated airline(s) of Thailand may operate the triangular route connecting points in Thailand, points in Japan and any intermediate or beyond points in both directions.

ea



บันทึกการหารือ
ระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของ
ราชอาณาจักรไทยและญี่ปุ่น

การหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของราชอาณาจักรไทย (ต่อไปจะเรียกว่า "ประเทศไทย") และญี่ปุ่น ได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 28 และ 29 พฤศจิกายน 2550 ที่เชียงใหม่ คณะผู้แทนไทยนำโดย นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ และคณะผู้แทนญี่ปุ่นนำโดยนายเรียวเฮอิ มาเอเดะ รองอธิบดีสำนักงานการบินพลเรือน กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง การหารือได้ดำเนินไปด้วยบรรยากาศที่เป็นมิตรและไมตรี

รายชื่อคณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายดังภาคผนวก ก และ ข ที่แนบ

คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายประสงค์ที่จะบันทึกไว้ ดังนี้

ใบพิกัดเส้นทางบิน

1. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันว่า ใบพิกัดตามความตกลงระหว่างญี่ปุ่นและประเทศไทยสำหรับการบริการเดินอากาศปัจจุบัน (ต่อไปจะเรียกว่า "ความตกลง") จะถูกแก้ไขตั้งที่ระบุไว้ในภาคผนวก ค ใบพิกัดใหม่จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้รับการยืนยันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตตามข้อ 14 ของความตกลง
2. วรรค 2 ของข้อ 1 ของบันทึกการหารือฉบับลงนามเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2548 (ต่อไปจะเรียกว่า "บันทึกการหารือ") จะถูกแทนที่ดังต่อไปนี้
"คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายยังมีความเห็นร่วมกันด้วยว่าสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของญี่ปุ่นสามารถจะทำการบินเชื่อมจุดสอง (2) จุดในประเทศไทย ตามเส้นทางที่ระบุของตนได้และสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศไทยสามารถทำการบินเชื่อมจุดสอง (2) จุดในญี่ปุ่นตามเส้นทางที่ระบุของตนได้"
3. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันอีกว่า สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถจะดำเนินการบริการของตนตามเส้นทางที่ระบุไว้ในภาคผนวก ค ได้เป็นการชั่วคราว จนกว่าใบพิกัดใหม่จะได้รับการยืนยันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

สิทธิความจ

4. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันว่า ข้อ 2. สิทธิความจ ของบันทึกการหารือฉบับลงนามเมื่อวันที่ 6 เมษายน 2547 และข้อ 2. สิทธิความจ ของบันทึกการหารือฉบับลงนามเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2548 จะถูกแทนที่ดังต่อไปนี้

“คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันว่า บริการต่อไปนี้จะสามารถทำการบินโดยใช้อากาศยานแบบขนส่งผู้โดยสาร ผู้โดยสารผสมสินค้า และ/หรือเฉพาะสินค้า ยกเว้นอากาศยานแบบ A380

(1) สายการบินที่กำหนดหลายสายของแต่ละประเทศ อาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่ ระหว่างจุดใดๆ ในประเทศไทยและจุดใดๆ ในญี่ปุ่นโดยไม่จำกัดความถี่

(2) จำนวนการแวะลงจุดระหว่างทางทั้งหมดจะต้องไม่เกินกว่าสี่สิบเอ็ด (21) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในแต่ละทิศทาง สำหรับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย เป็นที่เข้าใจว่า ภายในจำนวนสี่สิบเอ็ด (21) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ของการแวะลงที่กล่าวถึงข้างต้น สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศไทย เมื่อใช้ไทเปเป็นจุดระหว่างทาง จำนวนครั้งที่แวะพักที่ไทเปทั้งหมดในแต่ละทิศทางจะต้องไม่เกินหก (6) ครั้งต่อสัปดาห์

(3) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจจะดำเนินการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุพื้นอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งรวมทั้งสิ้นได้ถึงสี่สิบเอ็ด (21) ความถี่ต่อสัปดาห์สำหรับแต่ละฝ่าย”

5. นอกเหนือไปจากข้างต้นนี้ คณะผู้แทนญี่ปุ่นแจ้งว่า ไม่มีเวลาขึ้นลงเพิ่มเติมที่จะจัดสรรให้ ณ สนามบินนานาชาตินาริตะ คณะผู้แทนไทยเข้าใจตามนี้

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

6. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายยืนยันว่าในการดำเนินการตามข้อ 11 ของความตกลงที่เกี่ยวข้องกับพิกัดอัตราค่าขนส่ง

(1) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะไม่กำหนดให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) บริการหรือสายการบินอื่น เกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งสายการบินเหล่านั้นเรียกเก็บหรือเสนอจะเรียกเก็บสำหรับบริการที่ตกลง และ

(2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจกำหนดให้มีการยื่นขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บหรือเสนอจะเรียกเก็บไปยังหรือมาจากอาณาเขตของตนโดยสายการบินของอีกฝ่ายหนึ่ง การยื่นขอใช้โดยสายการบินอาจกำหนดไว้ไม่เกินกว่าสามสิบ (30) วันก่อนวันที่ได้เสนอให้มีผลบังคับใช้

ความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบิน

7. โดยคำนึงถึงความสำคัญในการรับรองความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบิน ในความสัมพันธ์ทวิภาคีด้านการบิน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ยืนยัน ดังนี้

(1) หากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งพบว่ากฎหรือข้อปฏิบัติสำหรับความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้คงไว้โดยอีกฝ่ายหนึ่งในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการของอากาศยานน่าจะไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศที่ได้กำหนดไว้เป็นภาคผนวกต่างๆ ของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ไม่เป็นไปตามข้อแตกต่างที่ได้แจ้งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งเป็นไปตามข้อ 38 ของอนุสัญญา (ต่อไปจะเรียกว่า “มาตรฐานระหว่างประเทศ”) และไม่เป็นไปตามข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยาน อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยี้ตอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พิธีสารว่าด้วยการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ทำอากาศยานซึ่งให้บริการแก่การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ทำที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2514 และอนุสัญญาว่าด้วยการผสมสารในวัตถุระเบิดพลาสติกเพื่อการตรวจสอบ (ต่อไปจะเรียกว่า “อนุสัญญา”) ก็อาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกับอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเช่นนั้นจะมีขึ้นภายในระยะเวลาสามสิบ (30) วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอดังกล่าว ภายหลังจากการปรึกษาหารือหากอีกฝ่ายหนึ่งยืนยันว่ากฎหรือข้อปฏิบัติสำหรับความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินของตนไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศและอนุสัญญา อีกฝ่ายหนึ่งนั้นจะต้องจัดการที่เห็นจำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามกฎหรือข้อปฏิบัติตามมาตรฐานระหว่างประเทศและอนุสัญญา

(2) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง อาจตรวจค้นอากาศยานที่ใช้ในการดำเนินการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดของอีกฝ่ายในอาณาเขตของตน ยกเว้นช่วงระหว่างเที่ยวบิน และโดยไม่ส่งผลให้การปฏิบัติการบินของอากาศยานล่าช้าเกินสมควร เพื่อตรวจสอบถึงความมีผลบังคับใช้ของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตของลูกเรือ และอุปกรณ์อากาศยาน และสภาพของอากาศยานว่าเป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศและอนุสัญญา

(3) เมื่อมีความจำเป็นต้องรับรองความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบิน แต่ละฝ่ายอาจเพิกถอน ระบุใช้ชั่วคราวหรือกำหนดเงื่อนไขต่างๆ สำหรับการอนุญาตปฏิบัติการของสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของอีกฝ่ายได้ในทันทีซึ่งเป็นไปตามข้อ 7 ของความตกลงนี้

การมีผลใช้บังคับ

8. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันว่า ข้อกำหนดของบันทึกการหารือนี้จะนำไปใช้ในทางปฏิบัติได้นับจากวันที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของประเทศไทยแจ้งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของญี่ปุ่นว่ากระบวนการทางกฎหมายที่จำเป็นได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว

เรื่องอื่นๆ

9. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนความเห็นที่จะให้มีการปรึกษาหารือครั้งต่อไปเพื่อหารือข้อตกลงเพิ่มเติมในอันที่จะส่งเสริมการบินพลเรือนระหว่างสองประเทศ รวมถึงเรื่องการจัดสรรเวลาเข้าออกที่สนามบินนาริตะ หลังไตรมาสที่สามของปี 2551

ลงนามที่เชียงใหม่ เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2550

แทนเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ
ของประเทศไทย

แทนเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ
ของประเทศไทย

ชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ
หัวหน้าคณะผู้แทนไทย

เรียวกุไฮอิ มาเอตะ
หัวหน้าคณะผู้แทนญี่ปุ่น

คณะผู้แทนของไทย

1. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ หัวหน้าคณะ
อธิบดี กรมการขนส่งทางอากาศ
2. นางกรรณิการ์ เขมวฑฒานนท์
รองอธิบดี กรมการขนส่งทางอากาศ
3. นายยศ เลหาศิลป์สมจิตร
ผู้อำนวยการส่วนความตกลงและเจรจาสิทธิการบิน,
กรมการขนส่งทางอากาศ
4. นางสาววรรณพร เตชะโกศิยวณิช
เลขานุการตรี กระทรวงการต่างประเทศ
5. นางสาวธิดารัตน์ ผโลดม
นักวิชาการขนส่ง กระทรวงคมนาคม
6. นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
7. นางสาวพิมลวรรณ แย้มอยู่
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ
8. นางสาวฉวีวรรณ ลักษณะเจริญ
นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางอากาศ

ที่ปรึกษา

1. นายคุษฎี ประดิษฐบาทุกา
ผู้อำนวยการ กองกิจการระหว่างประเทศ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2. นายเมธี จิตต์ประจง
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
3. นางปัทมรัตน์ ชีระสาสน์
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ผู้สังเกตการณ์

1. นายพรต เสตสุวรรณ
ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายกลยุทธ์การตลาด
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
2. นายจรินทร์ โคะเจริญ
รองผู้อำนวยการประจำประเทศญี่ปุ่น
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

คณะผู้แทนของญี่ปุ่น

1. นายริยวไฮอิ มาเอตะ
รองอธิบดี
สำนักงานการบินพลเรือน
กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง
2. นายนาริโอะ คิมูระ
เจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการเจรจาการบิน
กองการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ สำนักงานการบินพลเรือน
กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง
3. นางสาวชานาเอะ มิซึตะ
เจ้าหน้าที่เจรจาการบิน
กองการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ สำนักงานการบินพลเรือน
กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง
4. นายเคนสุเกะ โคบายาชิ
เลขานุการเอก
สถานเอกอัครราชทูตญี่ปุ่น

หัวหน้าคณะ

ผู้สังเกตการณ์

1. นายจุนจิ ทานากะ
ผู้ช่วยรองประธาน
กิจการระหว่างประเทศ สายการบินเจแปนแอร์ไลน์
2. นายยูกิ ไชโตะ
ผู้ช่วยผู้จัดการ
กิจการระหว่างประเทศ สายการบินเจแปนแอร์ไลน์
3. นายคาซึยูกิ อิวกาคะตะ
รองประธาน
กิจการระหว่างประเทศและกฎเกณฑ์ สายการบินออลนิปปอน
4. นายเทตสุ โอกาวา
ผู้จัดการทั่วไป
กิจการระหว่างประเทศและกฎเกณฑ์ สายการบินนิปปอนคาร์โก
5. นางสาวเรียวกะ ฮาเซกาวา
ผู้ช่วยผู้จัดการ
กิจการระหว่างประเทศ สายการบินนิปปอนคาร์โก

ใบพิกัด

ตอน 1

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของญี่ปุ่นจะดำเนินการได้

จุดต่างๆ ในญี่ปุ่น - จุดต่างๆ ในจีนแผ่นดินใหญ่ที่จะระบุภายหลัง และ/หรือ บนเกาะฟอร์โมซา - ฮองกง - มะนิลา - จุดต่างๆ ในกัมพูชา และ/หรือ ลาว และ/หรือ พม่า และ/หรือ เวียดนาม - จาการ์ตา - สิงคโปร์ - กัวลาลัมเปอร์ - จุดต่างๆ ในประเทศไทย - จุดพันใด ๆ ในทั้งสองทิศทาง

1. บริการที่ตกลงกันซึ่งจัดโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของญี่ปุ่นบนเส้นทางนี้จะต้องเริ่มต้นที่จุดหนึ่งในอาณาเขตของประเทศญี่ปุ่น แต่สายการบินที่กำหนดอาจเลือกเว้นไม่แวะลงจุดอื่นๆ ในเส้นทางบิน ในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้
2. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของญี่ปุ่นสามารถทำการบินในเส้นทางสามเหลี่ยมเชื่อมต่อจุดต่างๆ ในญี่ปุ่น จุดต่างๆ ในประเทศไทย และจุดระหว่างทางหรือจุดพันใด ๆ ได้ในทั้งสองทิศทาง

ตอน 2

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของไทยจะดำเนินการได้

จุดต่างๆ ในประเทศไทย - จุดต่างๆ ในกัมพูชา และ/หรือ ลาว และ/หรือ พม่า และ/หรือ เวียดนาม - มะนิลา - ฮองกง - เกาซุง - ไทเป - ไชล - จุดต่างๆ ในญี่ปุ่น - จุดพันใด ๆ ในทั้งสองทิศทาง

1. บริการที่ตกลงกันซึ่งจัดโดยสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศไทยบนเส้นทางนี้จะต้องเริ่มต้นที่จุดหนึ่งในอาณาเขตของประเทศไทย แต่สายการบินที่กำหนดอาจเลือกเว้นไม่แวะลงจุดอื่นๆ ในเส้นทางบิน ในเที่ยวบินใดๆ หรือทุกเที่ยวก็ได้
2. สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศไทยสามารถทำการบินในเส้นทางสามเหลี่ยมเชื่อมต่อจุดต่างๆ ในประเทศไทย จุดต่างๆ ในญี่ปุ่น และจุดระหว่างทางหรือจุดพันใด ๆ ได้ในทั้งสองทิศทาง

*Draft
(Thai Note)*

No.

Excellency,

I have the honour to refer to the Agreement between Thailand and Japan for Air Services, done at Bangkok on 19 June 1953, and the Record of Discussions between the Aeronautical Authority of the Kingdom of Thailand and Japan signed in Chiang Mai on 29 November 2007, and to notify the aeronautical authority of Japan, pursuant to paragraph 8 (Entry into Force) of the said Record of Discussions, that Thailand's necessary legal procedures for this Record of Discussions have been completed.

In this connection, I have further the honour to confirm on behalf of the Kingdom of Thailand, pursuant to Article 14 of the said Agreement, the agreements reached during the consultations between the aeronautical authorities of the two countries on 28 and 29 November 2007 in Chiang Mai as follows:

Route Schedule

1. Both delegations shared the view that the existing Schedule to the Agreement between Japan and Thailand for Air Services (hereinafter referred to as "the Agreement") should be amended as set out in Appendix A. The new Schedule should come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes in accordance with Article 14 of the Agreement.

2. The second paragraph of section 1 of the Record of Discussions signed on 7 December 2005 (hereinafter referred to as "the ROD") should be superseded by the following:

"Both delegations also shared the view that the designated airline(s) of Japan may, on its specified route, co-terminalize two (2) points in Thailand and the designated airline(s) of Thailand may, on its specified route, co-terminalize two (2) points in Japan."

3. Both delegations further shared the view that the designated airline(s) of each Contracting Party may operate their services on the routes set out in Appendix A on a provisional basis until new Schedule is confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Capacity Entitlements

4. Both delegations shared the view that section 2. Capacity Entitlements of the Record of Discussion signed on 6 April 2004 and section 2. Capacity Entitlements of the Record of Discussions signed on 7 December 2005 should be replaced by the following:

"Both delegations shared the view that the following services may operate using any passenger, combi and/or all-cargo type aircraft excluding A380:

(1) The designated airlines of each country may exercise the third and fourth freedom traffic rights between any points in Thailand and any points in Japan with unlimited frequencies.

(2) The total number of intermediate stops in each direction should not exceed twenty-one (21) per week for the designated airline(s) of each Contracting Party. It is understood that, within the above mentioned twenty-one (21) stops per week, for the designated airline(s) of Thailand, when using Taipei as an intermediate point, the total number of stops at Taipei in each direction should not exceed six (6) per week.

(3) The designated airline(s) of each Contracting Party may operate the agreed services on the specified routes beyond the territory of the other Contracting Party up to twenty-one (21) frequencies per week in total for each side.”

5. Notwithstanding the above, the Japanese delegation stated that no more additional slots at Narita International Airport are available. The delegation of Thailand understood the above.

Tariffs

6. Both delegations confirmed that in implementing Article 11 of the Agreement with regard to the tariffs:

(1) the aeronautical authorities of either side would not require the designated airline(s) to consult other airline(s) about the tariffs which they charge or propose to charge for agreed services; and

(2) the aeronautical authorities of either side may require filing of tariffs charged or proposed to be charged to or from its territory by airlines of either side. Filing by the airlines may be required no longer than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness.

Aviation Safety and Security

7. Noting the significance of ensuring aviation safety and security in the bilateral aviation relationship, both delegations confirmed the following:

(1) If either side finds that the regulations or practices on aviation safety and security maintained by the other side in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and operations of aircraft are not likely to conform to the international standards designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, other than the differences notified to the International Civil Aviation Organization in accordance with Article 38 of the Convention (hereinafter referred to as “the International Standards”) and to the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection (hereinafter referred to as “the Conventions”), it may request consultations with the other side. Such consultation should take place within the period of thirty (30) days from the date of receipt of such request. If, following the consultation, the other side confirms that its regulations or practices on aviation safety and security do not conform to

the International Standards and the Conventions, that other side should take steps considered necessary to conform its regulations or practices to the International Standards and the Conventions.

(2) The aeronautical authorities of either side may search aircraft engaged in the agreed services operated by the designated airlines of the other side in its territory, except during flight, and without causing the operation of the aircraft unreasonable delay, to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and condition of the aircraft conform to the International Standards and the Conventions.

(3) When it is essential to ensure the aviation safety and security, each side may immediately revoke, suspend or impose conditions on the operating authorization of airline(s) of the other side in accordance with Article 7 of the Agreement.

Entry into force

8. Both delegations decided that the provisions of this Record of Discussions will be applied administratively from the date on which the aeronautical authorities of Thailand inform the aeronautical authorities of Japan that the necessary legal procedures have been completed.

Others

9. Both delegations shared the view to hold the next round of consultations to discuss further arrangements in order to promote civil aviation between two countries, including slots at Narita Airport, after the third quarter of 2008.

If the above confirmation is acceptable to the Government of Japan, I have further the honour to propose that this Note and Your Excellency's Note in reply to that effect shall constitute an Agreement on this matter between our two Governments.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

Draft
(Japanese 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 Agreement between Thailand and Japan for Air Services, done at Bangkok on 19 June 1953, and the Record of Discussions between the Aeronautical Authority of the Kingdom of Thailand and Japan signed in Chiang Mai on 29 November 2007, and to notify the aeronautical authority of Japan, pursuant to paragraph 8 (Entry into Force) of the said Record of Discussions, that Thailand's necessary legal procedures for this Record of Discussions have been completed.

In this connection, I have further the honour to confirm on behalf of the Kingdom of Thailand, pursuant to Article 14 of the said Agreement, the agreements reached during the consultations between the aeronautical authorities of the two countries on 28 and 29 November 2007 in Chiang Mai as follows:

Route Schedule

1. Both delegations shared the view that the existing Schedule to the Agreement between Japan and Thailand for Air Services (hereinafter referred to as “the Agreement”) should be amended as set out in Appendix A. The new Schedule should come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes in accordance with Article 14 of the Agreement.

2. The second paragraph of section 1 of the Record of Discussions signed on 7 December 2005 (hereinafter referred to as “the ROD”) should be superseded by the following:

“Both delegations also shared the view that the designated airline(s) of Japan may, on its specified route, co-terminalize two (2) points in Thailand and the designated airline(s) of Thailand may, on its specified route, co-terminalize two (2) points in Japan.”

3. Both delegations further shared the view that the designated airline(s) of each Contracting Party may operate their services on the routes set out in Appendix A on a provisional basis until new Schedule is confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Capacity Entitlements

4. Both delegations shared the view that section 2. Capacity Entitlements of the Record of Discussion signed on 6 April 2004 and section 2. Capacity Entitlements of the Record of Discussions signed on 7 December 2005 should be replaced by the following:

“Both delegations shared the view that the following services may operate using any passenger, combi and/or all-cargo type aircraft excluding A380:

(1) The designated airlines of each country may exercise the third and fourth freedom traffic rights between any points in Thailand and any points in Japan with unlimited frequencies.

(2) The total number of intermediate stops in each direction should not exceed twenty-one (21) per week for the designated airline(s) of each Contracting Party. It is understood that, within the above mentioned twenty-one (21) stops per week, for the designated airline(s) of Thailand, when using Taipei as an intermediate point, the total number of stops at Taipei in each direction should not exceed six (6) per week.

(3) The designated airline(s) of each Contracting Party may operate the agreed services on the specified routes beyond the territory of the other Contracting Party up to twenty-one (21) frequencies per week in total for each side.”

5. Notwithstanding the above, the Japanese delegation stated that no more additional slots at Narita International Airport are available. The delegation of Thailand understood the above.

Tariffs

6. Both delegations confirmed that in implementing Article 11 of the Agreement with regard to the tariffs:

(1) the aeronautical authorities of either side would not require the designated airline(s) to consult other airline(s) about the tariffs which they charge or propose to charge for agreed services; and

(2) the aeronautical authorities of either side may require filing of tariffs charged or proposed to be charged to or from its territory by airlines of either side. Filing by the airlines may be required no longer than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness.

Aviation Safety and Security

7. Noting the significance of ensuring aviation safety and security in the bilateral aviation relationship, both delegations confirmed the following:

(1) If either side finds that the regulations or practices on aviation safety and security maintained by the other side in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and operations of aircraft are not likely to conform to the international standards designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, other than the differences notified to the International Civil Aviation Organization in accordance with Article 38 of the Convention (hereinafter referred to as “the International Standards”) and to the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of

Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection (hereinafter referred to as "the Conventions"), it may request consultations with the other side. Such consultation should take place within the period of thirty (30) days from the date of receipt of such request. If, following the consultation, the other side confirms that its regulations or practices on aviation safety and security do not conform to the International Standards and the Conventions, that other side should take steps considered necessary to conform its regulations or practices to the International Standards and the Conventions.

(2) The aeronautical authorities of either side may search aircraft engaged in the agreed services operated by the designated airlines of the other side in its territory, except during flight, and without causing the operation of the aircraft unreasonable delay, to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and condition of the aircraft conform to the International Standards and the Conventions.

(3) When it is essential to ensure the aviation safety and security, each side may immediately revoke, suspend or impose conditions on the operating authorization of airline(s) of the other side in accordance with Article 7 of the Agreement.

Entry into force

8. Both delegations decided that the provisions of this Record of Discussions will be applied administratively from the date on which the aeronautical authorities of Thailand inform the aeronautical authorities of Japan that the necessary legal procedures have been completed.

Others

9. Both delegations shared the view to hold the next round of consultations to discuss further arrangements in order to promote civil aviation between two countries, including slots at Narita Airport, after the third quarter of 2008.

If the above confirmation is acceptable to the Government of Japan, I have further the honour to propose that this Note and Your Excellency's Note in reply to that effect shall constitute an Agreement on 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 Japan 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.

Appendix A

Schedule

Section I

Route to be operated by the designated airline(s) of Japan:

Points in Japan – Points on the mainland of China to be specified later and/or on the island of Formosa – Hong Kong – Manila – Points in Cambodia and/or Laos and/or Myanmar and/or Vietnam – Jakarta – Singapore – Kuala Lumpur – Points in Thailand – any beyond points, in both directions.

1. The agreed services provided by the designated airline(s) of Japan on this route shall begin at a point in the territory of Japan, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.
2. The designated airline(s) of Japan may operate the triangular route connecting points in Japan, points in Thailand and any intermediate or beyond points in both directions.

Section II

Route to be operated by the designated airline(s) of Thailand:

Points in Thailand – Points in Cambodia and/or Laos and/or Myanmar and/or Vietnam – Manila – Hong Kong – Kaohsiung – Taipei – Seoul – Points in Japan – any beyond points, in both directions.

1. The agreed services provided by the designated airline(s) of Thailand on this route shall begin at a point in the territory of Thailand, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.
2. The designated airline(s) of Thailand may operate the triangular route connecting points in Thailand, points in Japan and any intermediate or beyond points in both directions.

ร่าง

(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายไทย)

ที่

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและประเทศญี่ปุ่นเรื่องการบริการเดินอากาศ ซึ่งจัดทำขึ้น ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๙๖ และบันทึกการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศแห่งราชอาณาจักรไทยและประเทศญี่ปุ่น ซึ่งลงนามที่จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ และเพื่อแจ้งให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศแห่งประเทศญี่ปุ่นทราบว่า ตามย่อหน้าที่ ๘ (การมีผลใช้บังคับ) ของบันทึกการหารือดังกล่าว ไทยได้ดำเนินการตามกฎหมายที่จำเป็นเกี่ยวกับบันทึกการหารือฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์แล้ว

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยัน ในนามของราชอาณาจักรไทย ตามข้อ ๑๔ ในความตกลงดังกล่าว ซึ่งผลการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองประเทศ ระหว่างวันที่ ๒๘-๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ ที่จังหวัดเชียงใหม่ ดังต่อไปนี้

ใบพิกัดเส้นทางการบิน

๑. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันว่า ใบพิกัดความตกลงระหว่างญี่ปุ่นและประเทศไทยสำหรับการบริการเดินอากาศปัจจุบัน (ต่อไปจะเรียกว่า "ความตกลง") จะถูกแก้ไขดังที่ระบุไว้ในภาคผนวก ค ใบพิกัดใหม่จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้รับการยืนยันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตตามข้อ ๑๔ ของความตกลง

๒. วรรค ๒ ของข้อ ๑ ของบันทึกการหารือฉบับลงนามเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๔๘ (ต่อไปจะเรียกว่า "บันทึกการหารือ") จะถูกแทนที่ดังต่อไปนี้

"คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันด้วยว่าสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของญี่ปุ่นสามารถจะทำการบินเชื่อมจุดสอง (๒) จุดในประเทศไทย ตามเส้นทางที่ระบุของตนได้และสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศไทยสามารถทำการบินเชื่อมจุดสอง (๒) จุดในญี่ปุ่นตามเส้นทางที่ระบุของตนได้"

๓. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันอีกว่า สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถจะดำเนินการบริการของตนตามเส้นทางที่ระบุไว้ในภาคผนวก ค ได้เป็นการชั่วคราว จนกว่าใบพิกัดใหม่จะได้รับการยืนยันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

สิทธิความจุ

๔. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันว่า ข้อ ๒. สิทธิความจุ ของบันทึกการหารือฉบับลงนามเมื่อวันที่ ๖ เมษายน ๒๕๔๗ และข้อ ๒. สิทธิความจุ ของบันทึกการหารือฉบับลงนามเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๔๘ จะถูกแทนที่ดังต่อไปนี้

“คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันว่า บริการต่อไปนี้สามารถทำการบินโดยใช้อากาศยานแบบขนส่งผู้โดยสาร ผู้โดยสารผสมสินค้า และ/หรือเฉพาะสินค้า ยกเว้นอากาศยานแบบ A380

(๑) สายการบินที่กำหนดหลายสายของแต่ละประเทศ อาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่ ระหว่างจุดใด ๆ ในประเทศไทยและจุดใด ๆ ในญี่ปุ่นโดยไม่จำกัดความถี่

(๒) จำนวนการแวะลงจุดระหว่างทางทั้งหมดจะต้องไม่เกินกว่าสี่สิบเอ็ด (๒๑) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในแต่ละทิศทาง สำหรับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย เป็นที่เข้าใจว่า ภายในจำนวนสี่สิบเอ็ด (๒๑) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ของการแวะลงที่กล่าวถึงข้างต้น สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศไทย เมื่อใช้ไทเปเป็นจุดระหว่างทาง จำนวนครั้งที่แวะพักที่ไทเปทั้งหมดในแต่ละทิศทางจะต้องไม่เกินหก (๖) ครั้ง ต่อสัปดาห์

(๓) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจจะดำเนินการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุพันอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งรวมทั้งสิ้นได้ถึงสี่สิบเอ็ด (๒๑) ความถี่ต่อสัปดาห์สำหรับแต่ละฝ่าย”

๕. นอกเหนือไปจากข้างต้นนี้ คณะผู้แทนญี่ปุ่นแจ้งว่า ไม่มีเวลาขึ้นลงเพิ่มเติมที่จะจัดสรรให้คุณ สนามบินนานาชาตินาริตะ คณะผู้แทนไทยเข้าใจตามนี้

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

๖. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายยืนยันว่าในการดำเนินการตามข้อ ๑๑ ของความตกลงที่เกี่ยวข้องกับพิกัดอัตราค่าขนส่ง

(๑) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะไม่กำหนดให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) พิเศษหรือสายการบินอื่น เกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งสายการบินเหล่านั้นเรียกเก็บหรือเสนอจะเรียกเก็บสำหรับบริการที่ตกลง และ

(๒) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจกำหนดให้มีการยื่นขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บหรือเสนอจะเรียกเก็บไปยังหรือมาจากอาณาเขตของตนโดยสายการบินของอีกฝ่ายหนึ่งการยื่นขอใช้โดยสายการบินอาจกำหนดไว้ไม่เกินกว่าสามสิบ (๓๐) วันก่อนวันที่ได้เสนอให้มีผลบังคับใช้

ความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบิน

๗. โดยคำนึงถึงความสำคัญในการรับรองความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินในความสัมพันธ์ทวิภาคีด้านการบิน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ยืนยัน ดังนี้

(๑) หากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งพบว่ากฎหรือข้อปฏิบัติสำหรับความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้คงไว้โดยอีกฝ่ายหนึ่งในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการของอากาศยานน่าจะไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศที่ได้กำหนดไว้เป็นภาคผนวกต่าง ๆ ของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ไม่เป็นไปตามข้อแตกต่างที่ได้แจ้งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งเป็นไปตามข้อ ๓๘ ของอนุสัญญา (ต่อไปจะเรียกว่า “มาตรฐานระหว่างประเทศ”) และไม่เป็นไปตามข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยานอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยี้ดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พิธีสารว่าด้วยการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการแก่การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ทำที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๑๔ และอนุสัญญาว่าด้วยการผสมสารในวัตถุระเบิดพลาสติกเพื่อการตรวจสอบ (ต่อไปจะเรียกว่า “อนุสัญญา”) ก็อาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกับอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเช่นว่านั้นจะมีขึ้นภายในระยะเวลาสามสิบ (๓๐) วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอดังกล่าว ภายหลังการปรึกษาหารือหากอีกฝ่ายหนึ่งยืนยันว่ากฎหรือข้อปฏิบัติสำหรับความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินของตนไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศและอนุสัญญา อีกฝ่ายหนึ่งนั้นจะต้องจัดการที่เห็นว่าเป็นจำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามกฎหรือข้อปฏิบัติตามมาตรฐานระหว่างประเทศและอนุสัญญา

(๒) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง อาจตรวจค้นอากาศยานที่ใช้ในการดำเนินบริการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดของอีกฝ่ายในอาณาเขตของตน ยกเว้นช่วงระหว่างเที่ยวบิน และโดยไม่ส่งผลให้การปฏิบัติการบินของอากาศยานล่าช้าเกินสมควร เพื่อตรวจสอบถึงความมีผลบังคับใช้ของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตของลูกเรือ และอุปกรณ์อากาศยาน และสภาพของอากาศยานว่าเป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศและอนุสัญญา

(๓) เมื่อมีความจำเป็นต้องรับรองความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินแต่ละฝ่ายอาจเพิกถอน ระวังใช้ชั่วคราวหรือกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ สำหรับการอนุญาตปฏิบัติการของสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของอีกฝ่ายได้ในทันทีซึ่งเป็นไปตามข้อ ๗ ของความตกลงนี้

การมีผลใช้บังคับ

๘. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันว่า ข้อกำหนดของบันทึกการหารือนี้จะนำไปใช้ในทางปฏิบัติได้นับจากวันที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของประเทศไทยแจ้งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของญี่ปุ่นว่ากระบวนการทางกฎหมายที่จำเป็นได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว

เรื่องอื่น ๆ

๙. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนความเห็นที่จะให้มีการปรึกษาหารือครั้งต่อไปเพื่อหารือข้อตกลงเพิ่มเติมในอันที่จะส่งเสริมการบินพลเรือนระหว่างสองประเทศ รวมถึงเรื่องการจัดสรรเวลาเข้าออกที่สนามบินนาริตะ หลังไตรมาสที่สามของปี ๒๕๕๑

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับได้ของรัฐบาลแห่งประเทศญี่ปุ่น ข้าพเจ้าก็รู้สึกเป็นเกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้ และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย

ร่าง
(หนังสือแลกเปลี่ยนทางการทูตฝ่ายญี่ปุ่น)

ที่

ฯพณฯ

ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงหนังสือจาก ฯพณฯ เลขที่ ลงวันที่ ซึ่งมีข้อความดังต่อไปนี้

“ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะอ้างถึงความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและประเทศญี่ปุ่นเรื่องการบริการเดินอากาศ ซึ่งจัดทำขึ้น ณ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๔๖ และบันทึกการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศแห่งราชอาณาจักรไทยและประเทศญี่ปุ่น ซึ่งลงนามที่จังหวัดเชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ และเพื่อแจ้งให้เจ้าหน้าที่การเดินอากาศแห่งประเทศญี่ปุ่นทราบว่า ตามย่อหน้าที่ ๔ (การมีผลใช้บังคับ) ของบันทึกการหารือดังกล่าว ไทยได้ดำเนินการด้านกฎหมายที่จำเป็นเกี่ยวกับบันทึกการหารือฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์แล้ว

ในการนี้ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะยืนยัน ในนามของราชอาณาจักรไทย ตามข้อ ๑๔ ในความตกลงดังกล่าว ซึ่งผลการหารือระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของทั้งสองประเทศ ระหว่างวันที่ ๒๔-๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ ที่จังหวัดเชียงใหม่ ดังต่อไปนี้

ใบพิกัดเส้นทางการบิน

๑. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันว่า ใบพิกัดความตกลงระหว่างญี่ปุ่นและประเทศไทยสำหรับการบริการเดินอากาศปัจจุบัน (ต่อไปจะเรียกว่า “ความตกลง”) จะถูกแก้ไขดังที่ระบุไว้ในภาคผนวก ค ใบพิกัดใหม่จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้รับการยืนยันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูตตามข้อ ๑๔ ของความตกลง

๒. วรรค ๒ ของข้อ ๑ ของบันทึกการหารือฉบับลงนามเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๔๔ (ต่อไปจะเรียกว่า “บันทึกการหารือ”) จะถูกแทนที่ดังต่อไปนี้

“คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันด้วยว่าสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของญี่ปุ่นสามารถจะทำการบินเชื่อมจุดสอง (๒) จุดในประเทศไทย ตามเส้นทางที่ระบุของตนได้และสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศไทยสามารถทำการบินเชื่อมจุดสอง (๒) จุดในญี่ปุ่นตามเส้นทางที่ระบุของตนได้”

๓. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันอีกว่า สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายสามารถจะดำเนินการบริการของตนตามเส้นทางที่ระบุไว้ใน

ภาคผนวก ค ได้เป็นการชั่วคราว จนกว่าใบพิกัดใหม่จะได้รับการยืนยันโดยการแลกเปลี่ยนหนังสือทางการทูต

สิทธิความจุ

๔. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันว่า ข้อ ๒. สิทธิความจุ ของบันทึกการหารือฉบับลงนามเมื่อวันที่ ๖ เมษายน ๒๕๔๗ และข้อ ๒. สิทธิความจุ ของบันทึกการหารือฉบับลงนามเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๔๘ จะถูกแทนที่ดังต่อไปนี้

"คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายมีความเห็นร่วมกันว่า บริการต่อไปนี้สามารถทำการบินโดยใช้อากาศยานแบบขนส่งผู้โดยสาร ผู้โดยสารผสมสินค้า และ/หรือเฉพาะสินค้า ยกเว้นอากาศยานแบบ A380

(๑) สายการบินที่กำหนดหลายสายของแต่ละประเทศ อาจใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่สามและสี่ ระหว่างจุดใด ๆ ในประเทศไทยและจุดใด ๆ ในญี่ปุ่นโดยไม่จำกัดความถี่

(๒) จำนวนการแวะลงจุดระหว่างทางทั้งหมดจะต้องไม่เกินกว่าสี่สิบเอ็ด (๒๑) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในแต่ละทิศทาง สำหรับสายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย เป็นที่เข้าใจว่า ภายในจำนวนสี่สิบเอ็ด (๒๑) เที่ยวบินต่อสัปดาห์ของการแวะลงที่กล่าวถึงข้างต้น สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของประเทศไทย เมื่อใช้ไทเปเป็นจุดระหว่างทาง จำนวนครั้งที่แวะพักที่ไทเปทั้งหมดในแต่ละทิศทางจะต้องไม่เกินหก (๖) ครั้ง ต่อสัปดาห์

(๓) สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่าย อาจจะดำเนินการที่ตกลงตามเส้นทางที่ระบุพื้นอาณาเขตของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งรวมทั้งสิ้นได้ถึงสี่สิบเอ็ด (๒๑) ความถี่ต่อสัปดาห์สำหรับแต่ละฝ่าย"

๕. นอกเหนือไปจากข้างต้นนี้ คณะผู้แทนญี่ปุ่นแจ้งว่า ไม่มีเวลาขึ้นลงเพิ่มเติมที่จะจัดสรรให้ ณ สนามบินนานาชาตินาริตะ คณะผู้แทนไทยเข้าใจตามนี้

พิกัดอัตราค่าขนส่ง

๖. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายยืนยันว่าในการดำเนินการตามข้อ ๑๑ ของความตกลงที่เกี่ยวข้องกับพิกัดอัตราค่าขนส่ง

(๑) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะไม่กำหนดให้สายการบินที่กำหนดสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) บริการหรือสายการบินอื่น เกี่ยวกับพิกัดอัตราค่าขนส่งซึ่งสายการบินเหล่านั้นเรียกเก็บหรือเสนอจะเรียกเก็บสำหรับบริการที่ตกลง และ

(๒) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจกำหนดให้มีการยื่นขอใช้พิกัดอัตราค่าขนส่งที่เรียกเก็บหรือเสนอจะเรียกเก็บไปยังหรือมาจากอาณาเขตของตนโดยสายการบินของอีกฝ่าย

หนึ่งการยื่นขอใช้โดยสายการบินอาจกำหนดไว้ไม่เกินกว่าสามสิบ (๓๐) วันก่อนวันที่ได้เสนอให้มีผล บังคับใช้

ความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบิน

๗. โดยคำนึงถึงความสำคัญในการรับรองความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินในความสัมพันธ์ทวิภาคีด้านการบิน คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ยืนยัน ดังนี้

(๑) หากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งพบว่ากฎหรือข้อปฏิบัติสำหรับความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินที่ได้คงไว้โดยอีกฝ่ายหนึ่งในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ลูกเรือการบิน อากาศยาน และการปฏิบัติการของอากาศยานน่าจะไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศที่ได้กำหนดไว้เป็นภาคผนวกต่าง ๆ ของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ไม่เป็นไปตามข้อแตกต่างที่ได้แจ้งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งเป็นไปตามข้อ ๓๘ ของอนุสัญญา (ต่อไปจะเรียกว่า “มาตรฐานระหว่างประเทศ”) และไม่เป็นไปตามข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นบางประการที่กระทำบนอากาศยานอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยี้ดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน พิธีสารว่าด้วยการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยานซึ่งให้บริการแก่การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ทำที่เมืองมอนทรีออล เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๑๔ และอนุสัญญาว่าด้วยการผสมสารในวัตถุระเบิดพลาสติกเพื่อการตรวจสอบ (ต่อไปจะเรียกว่า “อนุสัญญา”) ก็อาจร้องขอให้มีการปรึกษาหารือกับอีกฝ่ายหนึ่ง การปรึกษาหารือเช่นนั้นจะมีขึ้นภายในระยะเวลาสามสิบ (๓๐) วันนับจากวันที่ได้รับการร้องขอดังกล่าว ภายหลังการปรึกษาหารือหากอีกฝ่ายหนึ่งยืนยันว่ากฎหรือข้อปฏิบัติสำหรับความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินของตนไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศและอนุสัญญา อีกฝ่ายหนึ่งนั้นจะต้องจัดการที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามกฎหรือข้อปฏิบัติตามมาตรฐานระหว่างประเทศและอนุสัญญา

(๒) เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง อาจตรวจค้นอากาศยานที่ใช้ในการดำเนินบริการที่ตกลงโดยสายการบินที่กำหนดของอีกฝ่ายในอาณาเขตของตน ยกเว้นช่วงระหว่างเที่ยวบิน และโดยไม่ส่งผลให้การปฏิบัติการบินของอากาศยานล่าช้าเกินสมควร เพื่อตรวจสอบถึงความมีผลบังคับใช้ของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน ใบอนุญาตของลูกเรือ และอุปกรณ์อากาศยาน และสภาพของอากาศยานว่าเป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศและอนุสัญญา

(๓) เมื่อมีความจำเป็นต้องรับรองความปลอดภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยการบินแต่ละฝ่ายอาจเพิกถอน ระบุใช้ชั่วคราวหรือกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ สำหรับการอนุญาตปฏิบัติการของสายการบินสายหนึ่ง (หรือหลายสาย) ของอีกฝ่ายได้ในทันทีซึ่งเป็นไปตามข้อ ๗ ของความตกลงนี้

การมีผลใช้บังคับ

๘. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันว่า ข้อกำหนดของบันทึกการหารือนี้จะนำไปใช้ในทางปฏิบัติได้นับจากวันที่เจ้าหน้าที่การเดินอากาศของประเทศไทยแจ้งเจ้าหน้าที่การเดินอากาศของญี่ปุ่นว่ากระบวนการทางกฎหมายที่จำเป็นได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว

เรื่องอื่น ๆ

๙. คณะผู้แทนทั้งสองฝ่ายได้แลกเปลี่ยนความเห็นที่จะให้มีการปรึกษาหารือครั้งต่อไปเพื่อหารือข้อตกลงเพิ่มเติมในอันที่จะส่งเสริมการบินพลเรือนระหว่างสองประเทศ รวมถึงเรื่องการจัดสรรเวลาเข้าออกที่สนามบินนาริตะ หลังไตรมาสที่สามของปี ๒๕๕๑

หากข้อยืนยันข้างต้นเป็นที่ยอมรับได้ของรัฐบาลแห่งประเทศญี่ปุ่น ข้าพเจ้าก็รู้สึกเป็นเกียรติที่จะเสนอให้หนังสือฉบับนี้ และหนังสือตอบของ ฯพณฯ มีผลเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ"

สำหรับคำตอบ ข้าพเจ้ารู้สึกเป็นเกียรติที่จะแจ้งแก่ ฯพณฯ ว่า ข้อยืนยันดังกล่าวเป็นที่ยอมรับได้ของรัฐบาลแห่งประเทศญี่ปุ่น และหนังสือของ ฯพณฯ และหนังสือตอบกลับฉบับนี้จะถือเป็นข้อตกลงในเรื่องนี้ระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศ ซึ่งจะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ระบุไว้ในหนังสือฉบับนี้

ฯพณฯ โปรดรับการแสดงความเคารพอย่างสูงยิ่งของข้าพเจ้าไว้ด้วย