



# วุฒิสภา

## เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

บรรจุระเบียบวาระการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๕ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ)

วันจันทร์ที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

อ.พ. ๑๑/๒๕๕๒

จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

[www.senate.go.th](http://www.senate.go.th)



## บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๒ เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ และได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๙ (สมัยสามัญทั่วไป) เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๒

สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๐ (สมัยสามัญทั่วไป) เมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๒ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่ คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ด้วยคะแนนเสียง ๒๔๘ เสียง ไม่รับหลักการด้วยคะแนนเสียง ๓ เสียง และงดออกเสียง ๖ เสียง และมีมติให้ตั้ง คณะกรรมาธิการวิสามัญ จำนวน ๓๖ คน เพื่อพิจารณาในวาระที่สองชั้นคณะกรรมการ กำหนดการแปรญัตติภายใน ๗ วัน

เมื่อคณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาเสร็จแล้ว ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ พร้อมด้วยรายงานการพิจารณาของ คณะกรรมาธิการวิสามัญ ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร และได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๒

ต่อมาสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงลำดับมาตรา ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๕๒ โดยพิจารณาเรียงลำดับมาตราจนจบร่างแล้ว และได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขอแก้ไขถ้อยคำแต่อย่างใด

เมื่อจบการพิจารณาในวาระที่สองชั้นพิจารณาเรียงลำดับมาตราแล้ว ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาต่อไปในวาระที่สาม โดยลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ด้วยคะแนนเสียง ๒๒๔ เสียง ไม่เห็นชอบ ๑๑๘ เสียง และงดออกเสียง ๑๒ เสียง และส่งให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไป เมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ  
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มีหลักการและเหตุผล  
ดังนี้

#### หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ  
การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ดังต่อไปนี้

(๑) เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยาน  
ราชการ” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔)

(๒) กำหนดให้การเดินอากาศ  
ในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการ  
ศุลกากรและราชการอื่น ต้องทำแผนการบิน  
และปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ  
(แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

(๓) กำหนดให้ผู้ดำเนินการ  
เดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินและ  
แผนปฏิบัติการบิน สำหรับอากาศยาน  
ที่ใช้บินในการดำเนินกิจการการเดินอากาศ  
ของตน และอากาศยานทุกลำที่จะทำการบิน  
ในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบิน  
(เพิ่มมาตรา ๑๖/๔ และมาตรา ๑๘/๑)

(๔) กำหนดให้อากาศยานทุกลำที่บิน  
หรือเคลื่อนที่อยู่ในหรือนอกราชอาณาจักร  
ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ  
(เพิ่มมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓)

#### เหตุผล

โดยที่การนำอากาศยานทำการบิน  
จะต้องมีแผนการบินและสั่งให้หน่วยงาน  
ให้บริการจราจรทางอากาศ หน่วยงานของ  
ทหาร หรือส่วนราชการอื่นที่มีอำนาจหน้าที่  
ในการให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งตาม  
อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่าง

ประเทศ (Convention on International Civil  
Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี ก็ได้กำหนด  
หลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ด้วย แต่ใน  
พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗  
ยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ  
การจัดทำแผนการบินและการปฏิบัติตาม  
กฎจราจรทางอากาศ ทำให้การตรวจสอบ  
อากาศยานที่บินเข้ามาในราชอาณาจักร  
ในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศ  
หรือเป็นภัยต่อสาธารณะของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร  
ไม่มีความชัดเจน สมควรเพิ่มเติมหลักเกณฑ์  
ดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตรา  
พระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ  
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มีเนื้อหารวม จำนวน  
๘ มาตรา สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑. เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยาน  
ราชการ” (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มบทนิยามคำว่า  
“อากาศยานราชการ” ในมาตรา ๔)

๒. แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อกำหนดบทยกเว้น  
ไม่ให้ใช้บังคับแก่การเดินอากาศในราชการทหาร  
ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่น  
ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่การทำ  
แผนการบิน และการปฏิบัติตามกฎจราจร  
ทางอากาศ ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของ  
คณะกรรมการการบินพลเรือน (ร่างมาตรา ๔  
แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

๓. เพิ่มบทบัญญัติเพื่อกำหนดให้  
ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผน  
การบินและแผนปฏิบัติการบิน สำหรับ

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



อากาศยานที่ใช้บินของตนให้เป็นไปตามแบบหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา ๕ เพิ่มมาตรา ๑๖/๔)

๔. เพิ่มบทบัญญัติเพื่อกำหนดให้อากาศยานทุกลำที่ทำการบินในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบินตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ รวมทั้งต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนสำหรับอากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้ หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๑๘/๑ มาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓)

๕. แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับบทกำหนดโทษสำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้า หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือไม่ตรงตามความเป็นจริง ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนรวมทั้ง ไม่จัดให้มีแผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบิน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๑)

๖. แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับบทกำหนดโทษสำหรับผู้ควบคุมอากาศยานที่กระทำการนำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบินฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ รวมทั้งฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๙ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท (ร่างมาตรา ๘ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๓)

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้ประมวลและรวบรวมข้อมูลด้านต่าง ๆ ในกระบวนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๒ โดยมีเนื้อหา แบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

ส่วนที่ ๒ ตารางเปรียบเทียบการพิจารณาพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ (เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีการแก้ไข) กับ ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

ส่วนที่ ๓ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

ภาคผนวก ๑ : พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗

ภาคผนวก ๒ : ประกาศใช้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ  
ซึ่งลงนามกัน ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๗  
: คำแปล อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ภาคผนวก ๓ : รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณา  
ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....  
สภาผู้แทนราษฎร

ภาคผนวก ๔ : ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....  
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)  
: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ  
การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

เอกสารประกอบการพิจารณาฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการวงงานด้านนิติบัญญัติ  
ของวุฒิสภา โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้น สำหรับเพื่อประกอบการพิจารณาของ  
สมาชิกวุฒิสภาโดยเฉพาะ

สำนักกฎหมาย  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
พฤศจิกายน ๒๕๕๒

### เอกสารประกอบการพิจารณา

#### จัดทำโดย

นายนัท ผาสุข	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นางสาวลัดดาวัลย์ สมบูรณ์กิจชัย	นิติกร ๗
นางพัชรา พุกเศรษฐี	วิทยากร ๓
นางพวงผกา วรศิลป์	เจ้าพนักงานธุรการ ๖
นางสาวนิตยา นาคเกษม	เจ้าพนักงานธุรการ ๒
นางสาวธารินี ดวงสุวรรณ	เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๓

กลุ่มงานกฎหมาย ๑ สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๔๓๑ ๙๒๔๔

#### ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกวุฒิสภา และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสาร  
ประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมวุฒิสภา สามารถสืบค้น  
ข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้จากเว็บไซต์วุฒิสภา  
[www.senate.go.th](http://www.senate.go.th)

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ที่ศูนย์บริการข้อมูลกฎหมาย  
วุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๑๕๖๕

## สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา ..... ก

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร  
ที่สำคัญ ๆ และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับ  
ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

- ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ๑
- สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ๕
- ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ  
และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับ  
ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)พ.ศ. ....
  ๑. ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง  
ชั้นรับหลักการ ..... ๑๑
  ๒. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ..... ๑๒
  ๓. สรุปประเด็นและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ..... ๑๓
    - ๓.๑ ประเด็นและสาระสำคัญที่มีการอภิปราย  
ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอย่างกว้างขวาง ..... ๑๓
    - ๓.๒ ประเด็นการตอบชี้แจงของคณะกรรมการ ..... ๑๔
    - ๓.๓ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง  
ชั้นพิจารณาเรียงลำดับมาตรา ..... ๑๕
  ๔. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม ..... ๑๗
  ๕. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ ..... ๑๗

ส่วนที่ ๒ ตารางเปรียบเทียบการพิจารณาพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

(เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีการแก้ไข) กับ ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ  
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว ..... ๑๙

ส่วนที่ ๓ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

- การบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ ..... ๒๗
- องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ..... ๓๖
- ปัญหาและข้อขัดข้องในกิจการควบคุมจราจรทางอากาศ ..... ๓๗
- ปัญหาคลื่นความถี่วิทยุในการควบคุมจราจรทางอากาศถูกรบกวน ..... ๓๙

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ภาคผนวก ๑ : พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ .....	(๑)
ภาคผนวก ๒ : ประกาศใช้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งลงนามกัน ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๔๘๗ .....	(๙๑)
: คำแปล อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ .....	(๙๓)
ภาคผนวก ๓ : รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... .....	(๑๖๗)
ภาคผนวก ๔ : ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว .....	(๑๗๙)
: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ ของร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) .....	(๑๘๕)



## ส่วนที่ ๑

ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นที่มีการอภิปราย  
ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ  
และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ  
การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)  
พ.ศ. ....



## ความเป็นมา

### ของร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

#### (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๒ และได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๙ (สมัยสามัญทั่วไป) เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๒

โดยที่ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ฉบับนี้ มีหลักการและเหตุผลในการเสนอ ดังนี้

#### หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ดังต่อไปนี้

- (๑) เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)
- (๒) กำหนดให้การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากรและราชการอื่น ต้องทำแผนการบินและปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)
- (๓) กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินสำหรับอากาศยานที่ใช้บินในการดำเนินกิจการการเดินอากาศของตน และอากาศยานทุกลำที่จะทำการบินในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบิน (เพิ่มมาตรา ๑๖/๕ และมาตรา ๑๘/๑)
- (๔) กำหนดให้อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในหรือนอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓)

#### เหตุผล

โดยที่การนำอากาศยานทำการบินจะต้องมีแผนการบินและส่งให้แก่หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ หน่วยงานของทหาร หรือส่วนราชการอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ด้วย แต่ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินและการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ ทำให้การตรวจสอบอากาศยานที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารไม่มีความชัดเจน สมควรเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ในวาระที่หนึ่ง  
 ชั้นรับหลักการ ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๐ (สมัยสามัญทั่วไป)  
 เมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๒ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติรับหลักการแห่ง  
 ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ ด้วยคะแนนเสียง  
 ๒๔๘ เสียง ไม่รับหลักการด้วยคะแนนเสียง ๓ เสียง และงดออกเสียง ๖ เสียง และมีมติให้ตั้ง  
 คณะกรรมาธิการวิสามัญ จำนวน ๓๖ คน เพื่อพิจารณาในวาระที่สองชั้นคณะกรรมาธิการ กำหนดการ  
 แปรญัตติภายใน ๗ วัน

คณะกรรมาธิการวิสามัญ จำนวน ๓๖ คน ประกอบด้วย

- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| ๑. นายเจือ ราชสีห์                 | ประธานคณะกรรมาธิการ                      |
| ๒. ว่าที่ร้อยตรีพงศ์พันธ์ สุนทรชัย | รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง        |
| ๓. นายศิริโชค โสภา                 | รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สอง          |
| ๔. นายวิทยา ทรงคำ                  | รองประธานคณะกรรมาธิการ คนที่สาม          |
| ๕. *นาวาอากาศเอก ภาณุ อดทน         | เลขานุการคณะกรรมาธิการ                   |
| ๖. นาวาอากาศเอก อนุดิษฐ์ นาคทรพรพ  | ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง |
| ๗. นายณรงค์ ดุดิง                  | ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการ คนที่สอง   |
| ๘. นายเกียรติอุดม เมนะสวัสดิ์      | โฆษกคณะกรรมาธิการ                        |
| ๙. นายสัมพันธ์ ตั้งเบญจผล          | โฆษกคณะกรรมาธิการ                        |
| ๑๐. นายสุรพล เกียรติไชยากร         | ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ                   |
| ๑๑. นายกมลวิศว์ แก้วแฝก            | ๑๒. *นายกิตติศักดิ์ จุลสำรวล             |
| ๑๓. นายจิรวัดน์ ศิริพานิชย์        | ๑๔. นายชุมพล จุลใส                       |
| ๑๕. นายณัชพล ตันเจริญ              | ๑๖. นายนิยม วิวรรณดิฐกุล                 |
| ๑๗. นายนิรมิต สุจारी               | ๑๘. นางบุญรีน ศรีธเรศ                    |
| ๑๙. นายบูรานานูติน อูเซ็ง          | ๒๐. *พลโท ปิยะพล วัฒนกุล                 |
| ๒๑. นายปิยะรัช หมั่นแสน            | ๒๒. *นางสาวพรวรรณ อินบุญสม               |
| ๒๓. นางมลิวลัย ธัญญสกุลกิจ         | ๒๔. นายวิเชียร อุดมศักดิ์                |
| ๒๕. นายสงกรานต์ จิตสุทธิภากร       | ๒๖. นายสนอง เทพอักษรณรงค์                |
| ๒๗. นายสมเจตน์ ลิ้มปะพันธุ์        | ๒๘. *นายสมชาย พิพัธวัฒน์                 |
| ๒๙. พลเอก สมชาย วิษณุวงศ์          | ๓๐. นายสุทธิพงษ์ คงพูล                   |
| ๓๑. นายสุรพงษ์ อึ้งอัมพรวิไล       | ๓๒. นายอดุลย์ เหลืองบริบูรณ์             |

\* หมายถึง กรรมการในสัดส่วนของรัฐบาล

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



๓๓. นายอนุชา บูรพชัยศรี  
๓๕. นายอภิวัฒน์ เงินหมื่น

๓๔. หม่อมหลวงอภิมงคล โสณกุล  
๓๖. นายอรรถวิรัช สุวรรณภักดี

เมื่อคณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาเสร็จแล้ว ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ พร้อมด้วยรายงานการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญฯ ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร และได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๒

ต่อมาสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในวาระที่สองขึ้นพิจารณาเรียงลำดับมาตราในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๒ โดยพิจารณาเรียงลำดับมาตราจนจบร่างแล้ว และได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขอแก้ไขถ้อยคำแต่อย่างใด

เมื่อจบการพิจารณาในวาระที่สองขึ้นพิจารณาเรียงลำดับมาตราแล้ว ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาต่อไปในวาระที่สาม โดยลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ด้วยคะแนนเสียง ๒๒๔ เสียง ไม่เห็นชอบ ๑๑๘ เสียง และงดออกเสียง ๑๒ เสียง และส่งให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไป เมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

อนึ่ง ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... นี้ ได้เคยมีการเสนอโดยคณะรัฐมนตรี ในสมัยชุดที่มี พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๐ และได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๗๐/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๕๐

สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวในวาระที่หนึ่งขึ้นรับหลักการ ในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๗๑/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๐ ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... และส่งให้คณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... พิจารณาในวาระที่สองขึ้นคณะกรรมการ

เมื่อคณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว เสร็จแล้ว และค้างการพิจารณาในขั้นตอนการบรรจุระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เพื่อพิจารณาในวาระที่สองและวาระที่สาม ต่อมาสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้สิ้นสุดลงตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



ต่อมาคณะรัฐมนตรีที่ตั้งขึ้นใหม่ภายหลังการเลือกตั้งทั่วไป ชุดที่มี นายสมคร สุนทรเวช เป็นนายกรัฐมนตรี มิได้ร้องขอต่อรัฐสภาภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันเรียกประชุมรัฐสภาครั้งแรก ภายหลังการเลือกตั้งทั่วไป เพื่อให้รัฐสภา สภาผู้แทนราษฎร หรือวุฒิสภาแล้วแต่กรณี พิจารณาร่างพระราชบัญญัติหรือร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญที่รัฐสภายังมิได้ให้ความเห็นชอบต่อไป ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวจึงเป็นอันตกไป

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว



สาระสำคัญของ  
ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ดังต่อไปนี้

(๑) เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔)

(๒) กำหนดให้การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่น ต้องทำแผนการบินและปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

(๓) กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินและแผนปฏิบัติการบิน สำหรับอากาศยานที่ใช้บินในการดำเนินการกิจการการเดินอากาศของตน และอากาศยานทุกลำ ที่จะทำการบินในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบิน (เพิ่มมาตรา ๑๖/๔ และมาตรา ๑๘/๑)

(๔) กำหนดให้อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในหรือนอกราชอาณาจักร ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓)

๑.๒ เหตุผล

โดยที่การนำอากาศยานทำการบินจะต้องมีแผนการบินและส่งให้แก่หน่วยงาน ให้บริการจราจรทางอากาศ หน่วยงานของทหาร หรือส่วนราชการอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ ในการให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ ในเรื่องดังกล่าวไว้ด้วย แต่ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ยังไม่มีบทบัญญัติ ที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินและการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ ทำให้การตรวจสอบอากาศยานที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคง ของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารไม่มีความชัดเจน สมควรเพิ่มเติม หลักเกณฑ์ดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



## ๒. ชื่อพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....”

## ๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

## ๔. บทจำกัดสิทธิและเสรีภาพ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙<sup>๑</sup> ประกอบกับมาตรา ๓๔<sup>๒</sup> และมาตรา ๔๓<sup>๓</sup> ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

## ๕. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

<sup>๑</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๒๙ บัญญัติว่า

“การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้ จะกระทำได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพนั้นมิได้ กฎหมายตามวรรคหนึ่งต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป และไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง ทั้งต้องระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นด้วย บทบัญญัติในวรรคหนึ่งและวรรคสองให้นำมาใช้บังคับกับกฎที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายด้วยโดยอนุโลม”

<sup>๒</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๓๔ บัญญัติว่า

“บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการเดินทางและมีเสรีภาพในการเลือกถิ่นที่อยู่ภายในราชอาณาจักร การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่ง จะกระทำได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือสวัสดิภาพของประชาชน การผังเมือง หรือเพื่อสวัสดิภาพของผู้เยาว์ การเนรเทศบุคคลผู้มีสัญชาติไทยออกนอกราชอาณาจักร หรือห้ามมิให้บุคคลผู้มีสัญชาติไทยเข้ามาในราชอาณาจักร จะกระทำได้”

<sup>๓</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๔๓ บัญญัติว่า

“บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพและการแข่งขันโดยเสรีอย่างเป็นธรรม การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุข โภค การรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนการจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สวัสดิภาพของประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาดหรือจัดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน”

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



## ๖. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

๖.๑ เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” (ร่างมาตรา ๓ เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” ในมาตรา ๔)

มาตรา ๓ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” ระหว่างคำว่า “อากาศยาน” และคำว่า “อากาศยานขนส่ง” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

““อากาศยานราชการ” หมายความว่า อากาศยานที่ใช้ในราชการของส่วนราชการ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕”

๖.๒ แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อกำหนดบทยกเว้นไม่ให้ใช้บังคับแก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่การทำแผนการบิน และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ร่างมาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่การทำแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑ และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศตามมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้”

๖.๓ เพิ่มบทบัญญัติเพื่อกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบิน และแผนปฏิบัติการบิน สำหรับอากาศยานที่ใช้บินของตนให้เป็นไปตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา ๕ เพิ่มมาตรา ๑๖/๔)

มาตรา ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖/๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗

“มาตรา ๑๖/๔ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑ และแผนปฏิบัติการบิน สำหรับอากาศยานที่ใช้บินในการดำเนินการเดินอากาศของตน

แผนปฏิบัติการบินให้เป็นไปตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....





๖.๔ เพิ่มบทบัญญัติเพื่อกำหนดให้อากาศยานทุกลำที่ทำการบินในราชอาณาจักร ต้องทำแผนการบินตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ รวมทั้งต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนด ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน สำหรับอากาศยานที่จดทะเบียน ตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้ หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ร่างมาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๑๘/๑ มาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓)

มาตรา ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๘/๑ มาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗

“มาตรา ๑๘/๑ อากาศยานทุกลำที่ทำการบินในราชอาณาจักร ต้องทำแผนการบิน และแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ

แผนการบินให้เป็นไปตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๘/๒ อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๑๘/๓ อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยาน ราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้น กำหนดไว้ หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ใน ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน”

๖.๕ แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับบทกำหนดโทษสำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศ ที่ไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้า หรือจัดให้มีแต่มีรายการ ไม่ครบถ้วนหรือไม่ตรงตามความจริง ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่ กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน รวมทั้ง ไม่จัดให้มีแผนการบิน หรือแผนปฏิบัติการบิน (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๑)

มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๗๑ ผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้า ตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคหนึ่ง หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตาม ความเป็นจริง

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



(๒) ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคสอง

(๓) ไม่จัดให้มีแผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบินตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖/๔”

๖.๖ แก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับบทกำหนดโทษสำหรับผู้ควบคุมอากาศยานที่กระทำการนำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบิน ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ร่างมาตรา ๘ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๓)

มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๗๓ ผู้ควบคุมอากาศยานผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

(๑) นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑

(๒) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๒

(๓) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๓

(๔) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๙”

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว  
.....



**ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ**

**และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับ**

**ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....**

**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

สภาผู้แทนราษฎรได้มีการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๐ (สมัยสามัญทั่วไป) เมื่อวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๒ ดังนี้

**๑. ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ**

นายโสภณ ชาร์มย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้แถลงหลักการและเหตุผลของร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ดังนี้

**หลักการ**

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ดังต่อไปนี้

(๑) เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

(๒) กำหนดให้การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากรและราชการอื่น ต้องทำแผนการบินและปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

(๓) กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินและแผนปฏิบัติการการบินสำหรับอากาศยานที่ใช้บินในการดำเนินการเดินอากาศของตน และอากาศยานทุกลำที่จะทำการบินในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบิน (เพิ่มมาตรา ๑๖/๕ และมาตรา ๑๘/๑)

(๔) กำหนดให้อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในหรือนอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓)

**เหตุผล**

โดยที่การนำอากาศยานทำการบินจะต้องมีแผนการบินและส่งให้แก่หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ หน่วยงานของทหาร หรือส่วนราชการอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ด้วย แต่ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินและการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ ทำให้การตรวจสอบอากาศยานที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารไม่มีความชัดเจนสมควรเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



เมื่อผู้เสนอได้แถลงหลักการและเหตุผลแล้ว ไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร  
อภิปรายแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ แต่ประการใด

## ๒. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง

โดยที่ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่คณะรัฐมนตรี  
เป็นผู้เสนอ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้มีมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)  
พ.ศ. .... ซึ่งปรากฏผลการลงคะแนน ดังนี้

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่ลงมติรับหลักการ	จำนวน	๒๔๘ คน
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่ลงมติไม่รับหลักการ	จำนวน	๓ คน
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่งดออกเสียง	จำนวน	๖ คน

มติ ที่ประชุมมีมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)  
พ.ศ. .... ด้วยคะแนนเสียง ๒๒๔ เสียง ไม่รับหลักการ ๑๑๘ เสียง และงดออกเสียง ๑๒ เสียง และให้ตั้ง  
คณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว จำนวน ๓๖ คน ในวาระที่สอง  
ชั้นคณะกรรมการ ดังนี้

- |                              |                                      |
|------------------------------|--------------------------------------|
| ๑. พลโท ปิยะพล วัฒนกุล       | ๒. *นาวาอากาศเอก ภาณุ อดทน           |
| ๓. *นายกิตติศักดิ์ จุลสำรวล  | ๔. *นายสมชาย พิพุทธวัฒน์             |
| ๕. *นางสาวเพชรวรรณ อินบุญสม  | ๖. นาวาอากาศเอก อนุดิษฐ์ นาครทรรพ    |
| ๗. พลเอก สมชาย วิษณุวงศ์     | ๘. นายสุรพงษ์ อึ้งอัมพรวิไล          |
| ๙. นายสุรพล เกียรติไชยากร    | ๑๐. นายนิยม วีวรรณดิฐกุล             |
| ๑๑. นายวิทยา ทรงคำ           | ๑๒. นายเกียรติอุดม เมนะสวัสดิ์       |
| ๑๓. นายนิรมิต สุจารี         | ๑๔. นายปิยะรัช หมื่นแสน              |
| ๑๕. นายจิรวุฒิ ศรีพานิชย์    | ๑๖. ว่าที่ร้อยตรี พงศ์พันธ์ สุนทรชัย |
| ๑๗. นางบุญรื่น ศรีธเรศ       | ๑๘. นายอนุชา บุรพชัยศรี              |
| ๑๙. นายเจือ ราชสีห์          | ๒๐. นายอรรถวิรัช สุวรรณภักดี         |
| ๒๑. นายสงกรานต์ จิตสุทธิภากร | ๒๒. นายอภิวัฒน์ เงินหมื่น            |
| ๒๓. นายศิริโชค โสภา          | ๒๔. หม่อมหลวงอภิมงคล โสณกุล          |
| ๒๕. นายสุทธิพงษ์ คงพูล       | ๒๖. นายชุมพล จุลใส                   |
| ๒๗. นายณรงค์ ดุติง           | ๒๘. นายสัมพันธ์ ตั้งเบญจผล           |
| ๒๙. นายสนอง เทพอักษรณรงค์    | ๓๐. นายวิเชียร อุดมศักดิ์            |
| ๓๑. นายณัชพล ตันเจริญ        | ๓๒. นางมลิวลัย ธัญญสกุลกิจ           |

\* หมายถึง กรรมการในสัดส่วนของรัฐบาล

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



๓๓. นายอดุลย์ เหลืองบริบูรณ์  
 ๓๔. นายกมลวิศว์ แก้วแฝก  
 ๓๕. นายสมเจตน์ ลิ้มปะพันธุ์  
 ๓๖. นายบูรานานูติน อุซึ่ง  
 โดยกำหนดการแปรญัตติ ภายใน ๗ วัน

๓. สรุปประเด็นและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงลำดับมาตรา

๓.๑ ประเด็นและสาระสำคัญที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอย่างกว้างขวาง

๑. ขอรทาบเหตุผลที่ทางคณะกรรมการได้แก้ไขเพิ่มเติม

๒. ตามร่างมาตรา ๗ ที่แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๑ เกี่ยวกับบทกำหนดโทษสำหรับบุคคลผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ไม่จัดให้มีแผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบินตามมาตรา ๗๑ (๓) ซึ่งกำหนดอัตราโทษจำคุกไม่เกิน ๖ เดือน หรือปรับไม่เกิน ๒๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยเห็นว่าอัตราโทษที่กำหนดไว้นั้นไม่เหมาะสมกับความร้ายแรงหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ เมื่อเทียบเคียงกับในกรณีตามมาตรา ๗๑ (๑) และตามมาตรา ๗๑ (๒) ที่ไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้า หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือไม่ตรงตามความเป็นจริง ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่กำหนดอัตราโทษเท่ากับมาตรา ๗๑ (๓) นั้น

๓. ตามร่างมาตรา ๘ ที่แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๓ เกี่ยวกับบทกำหนดโทษสำหรับบุคคลผู้ควบคุมอากาศยานที่กระทำการนำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบิน ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๙ ที่กำหนดอัตราโทษเป็นโทษปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท

สำหรับประเด็นนี้ มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายเป็นจำนวนมาก โดยมีความเห็น แบ่งออกเป็น ๒ ฝ่าย ซึ่งสรุปได้ดังนี้

ฝ่ายที่หนึ่ง มีความเห็นว่า เห็นด้วยเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท ด้วยเหตุว่าทางคณะกรรมการ ได้มีการแก้ไขเกี่ยวกับการระบุชื่อพระราชบัญญัติฉบับที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุด ให้ถูกต้องชัดเจน ตามหลักการรูปแบบการร่างกฎหมายเท่านั้น โดยมีได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดในเนื้อหาแต่ประการใด

ฝ่ายที่สอง มีความเห็นว่า ไม่เห็นด้วยเกี่ยวกับการกำหนดอัตราโทษปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท เพียงสถานเดียว เมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายที่จะเกิดขึ้นนั้น การกำหนดโทษปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท นั้นมีความไม่เหมาะสม ดังนั้น คณะกรรมการนำที่จะมีการแก้ไขบทกำหนดโทษให้สูงมากกว่านี้

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



นอกจากนี้ มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้ตั้งข้อสังเกต โดยขอให้ทางคณะกรรมการธิการ ถอนร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อนำไปปรับปรุงบทกำหนดโทษตามร่างมาตรา ๗ และมาตรา ๘ เสียใหม่ ให้มีความเหมาะสมกับความร้ายแรงและความเสียหายที่จะเกิดขึ้นและเพื่อให้สอดคล้องกับ สภาพการณ์ในปัจจุบัน

### ๓.๒ ประเด็นการตอบชี้แจงของคณะกรรมการธิการ

๑. ตามร่างมาตรา ๓ ร่างมาตรา ๗ และร่างมาตรา ๘ เป็นการแก้ไขเพื่อกำหนดชื่อ พระราชบัญญัติฉบับที่มีการแก้ไข คือ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ ให้สมบูรณ์ครบถ้วนเนื่องจากในขณะที่มี การเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าว (ฉบับที่ ๑๑) ยังไม่แล้วเสร็จ จึงยังไม่มีการบัญญัติกฎหมายฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ต่อมาเมื่อมีผลใช้บังคับแล้ว ทางคณะกรรมการธิการจึงได้ แก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้ถูกต้องตามหลักการรูปแบบการร่างกฎหมายที่ถูกต้อง

๒. ตามร่างมาตรา ๖ ที่เพิ่มมาตรา ๑๘/๑ เป็นการแก้ไขโดยการตัดถ้อยคำ คำว่า “จะ” ออกไปนั้น ด้วยเหตุว่า อากาศยานทุกลำที่ทำการบินในราชอาณาจักรไทย สามารถทำแผนการบิน ในขณะที่อยู่ในอากาศได้

นอกจากนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ที่กำหนดให้อากาศยานทุกลำต้องทำแผนการบิน ซึ่งจะทำให้ การกำกับดูแล ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นไปโดยถูกต้อง อันจะเป็นประโยชน์ต่อกิจกรรมการบิน

๓. เกี่ยวกับบทกำหนดโทษตามร่างมาตรา ๗ ที่แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๑ ที่คณะกรรมการธิการมีการแก้ไข ก็เพื่อให้ถูกต้องตามหลักการรูปแบบการร่างกฎหมาย โดยการระบุ ฉบับที่มีการแก้ไขมาตรา ๗๑ ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุด คือ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ ทั้งนี้ เพื่อความสมบูรณ์ครบถ้วนเท่านั้น โดยมีได้มีการแก้ไขในรายละเอียดเนื้อหากฎหมายแต่อย่างใด ประกอบกับสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติรับหลักการในวาระที่ ๑ แล้ว และทางคณะกรรมการธิการเห็นว่า ความเสียหายในกรณีดังกล่าว ยังไม่เกิดขึ้น ดังนั้น จึงได้นำมาบัญญัติไว้ใน (๓) ของมาตรา ๗๑

๔. เกี่ยวกับบทกำหนดโทษตามร่างมาตรา ๘ ที่แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๓ ที่คณะกรรมการธิการมีการแก้ไขก็เพื่อให้ถูกต้องตามหลักการรูปแบบการร่างกฎหมาย เช่นเดียวกันกับข้อ ๓ ดังกล่าวข้างต้น

อนึ่ง แต่เดิมก่อนมีการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว (ฉบับที่ ๑๑) ได้กำหนดอัตราโทษ ให้บุคคลผู้ควบคุมอากาศยานที่ฝ่าฝืนมาตรา ๑๔ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท หรือ จำคุกไม่เกิน ๓ เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ และเมื่อกฎหมาย (ฉบับที่ ๑๑) มีผลใช้บังคับได้กำหนดอัตรา โทษเป็นต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น ทางคณะกรรมการธิการ จึงมิได้มีการแก้ไขรายละเอียดในเนื้อหาเกี่ยวกับอัตราโทษปรับไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท แต่ประการใด

นอกจากนี้ เกี่ยวกับประเด็นข้อสังเกตที่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขอให้คณะกรรมการธิการ ถอนร่างพระราชบัญญัตินี้ ทางคณะกรรมการธิการขอยืนยันตามร่างที่คณะกรรมการธิการแก้ไข

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



๓.๓ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สองชั้นพิจารณาเรียงลำดับมาตรา

ร่าง  
พระราชบัญญัติ  
การเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ..)  
พ.ศ. ....

ชื่อร่างพระราชบัญญัติ	ไม่มีการแก้ไข
คำปรารภ	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๑	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓ เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้	มีการแก้ไข

“มาตรา ๓ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” ระหว่างคำว่า “อากาศยาน” และคำว่า “อากาศยานขนส่ง” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ (ฉบับที่!!๑๑) พ.ศ. !!!/๒๕๕๑

““อากาศยานราชการ” หมายความว่า อากาศยานที่ใช้ในราชการของส่วนราชการตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

มาตรา ๔ แก้ไขมาตรา ๕	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๕ เพิ่มมาตรา ๑๖/๔	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๖ เพิ่มมาตรา ๑๘/๑ มาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓	มีการแก้ไข
มาตรา ๑๘/๑	มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๘/๑ มาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗

ร่างพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)  
ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว



“มาตรา ๑๘/๑ อากาศยานทุกลำที่ச்ทำการบินในราชอาณาจักร ต้องทำแผนการบิน และแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ

แผนการบินให้เป็นไปตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”  
มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

**มาตรา ๑๘/๑**

**ไม่มีการแก้ไข**

**มาตรา ๑๘/๓**

**ไม่มีการแก้ไข**

**มาตรา ๗** แก้ไขมาตรา ๗๑

**มีการแก้ไข**

**คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้**

“มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ //๑๑) พ.ศ. !!!/๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๗๑ ผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- (๑) ไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้า ตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคหนึ่ง หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตามความเป็นจริง
- (๒) ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของ คณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคสอง

(๓) ไม่จัดให้มีแผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบินตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖/๔”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

**มาตรา ๘** แก้ไขมาตรา ๗๓

**มีการแก้ไข**

**คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้**

“มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ //๑๑) พ.ศ. !!!/๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๗๓ ผู้ควบคุมอากาศยานผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

- (๑) นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑
- (๒) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของ คณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๒

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....





(๓) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๓

(๔) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๙”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

#### ๔. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

มติที่ประชุม ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่สาม เห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ด้วยคะแนนเสียง ๒๒๔ เสียง ไม่เห็นชอบ ๑๑๘งดออกเสียง ๑๒ เสียง

#### ๕. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ

คณะกรรมการได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... แล้วเห็นว่าควรตั้งข้อสังเกตไว้ในรายงานของคณะกรรมการเพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณา ดังนี้

##### ๕.๑ การเพิ่มเติมบทนิยาม

เนื่องด้วยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มีศัพท์เฉพาะด้านเกี่ยวข้องกับการบินหลายคำด้วยกัน ดังนั้น เพื่อให้ถ้อยคำในกฎหมายมีความชัดเจนและง่ายต่อความเข้าใจของประชาชนมากยิ่งขึ้น คณะกรรมการจึงเห็นควรให้มีการเพิ่มเติมบทนิยามดังต่อไปนี้

“แผนการบิน” หมายความว่า ข้อมูลที่ส่งให้หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศเกี่ยวกับเที่ยวบินหรือส่วนของเที่ยวบินที่อากาศยานนั้นจะทำการบิน

“แผนปฏิบัติการบิน” หมายความว่า แผนของผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินการของเที่ยวบิน โดยพิจารณาจากสมรรถนะของเครื่องบิน ข้อจำกัดการปฏิบัติการอื่น และการคาดหมายสภาพในเส้นทางที่ทำการบิน และสนามบินที่เกี่ยวข้อง

\* ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๙๗ กำหนดว่า

“ในการพิจารณาของคณะกรรมการ ถ้าคณะกรรมการเห็นว่า มีข้อสังเกตที่คณะรัฐมนตรี ศาล หรือองค์กรตามรัฐธรรมนูญที่เกี่ยวข้องควรทราบหรือควรปฏิบัติ ก็ให้บันทึกข้อสังเกตดังกล่าวไว้ในรายงานของคณะกรรมการ เพื่อให้สภาพิจารณา

ในการพิจารณาข้อสังเกตของคณะกรรมการ ให้ศาลลงมติว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยโดยไม่มีการอภิปราย ในกรณีที่สภาเห็นด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการ ให้ประธานสภาส่งรายงานและข้อสังเกตไปยังคณะรัฐมนตรี ศาล หรือองค์กรตามรัฐธรรมนูญที่เกี่ยวข้อง

เมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาหกสิบวันนับแต่วันที่ประธานสภาส่งข้อสังเกตของคณะกรรมการให้คณะรัฐมนตรี ศาล หรือองค์กรตามรัฐธรรมนูญที่เกี่ยวข้องทราบ คณะรัฐมนตรี ศาล หรือองค์กรตามรัฐธรรมนูญที่เกี่ยวข้องได้ปฏิบัติตามข้อสังเกตนั้นประการใดหรือไม่ ให้ประธานสภาแจ้งให้ที่ประชุมทราบในโอกาสแรกที่มีการประชุม”

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....



“หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า ผู้ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเพื่อให้บริการจราจรทางอากาศ และให้หมายความรวมถึงหน่วยงานของส่วนราชการตามมาตรา ๕ ที่ให้บริการจราจรทางอากาศด้วย

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน และให้หมายความรวมถึงนักบินที่ส่วนราชการกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบินของอากาศยานราชการด้วย

#### ๕.๒ การเร่งรัดการออกกฎกระทรวง

เนื่องจากการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศในครั้งนี้มี การเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินและแผนปฏิบัติการบิน หากบุคคลใดมีหน้าที่ในการจัดทำแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินแล้วไม่ดำเนินการจะต้องได้รับโทษตามที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัตินี้ นอกจากนั้น ในร่างพระราชบัญญัตินี้ยังกำหนดให้มีการออกกฎกระทรวง เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นรายละเอียดเกี่ยวกับการทำแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินด้วย ดังนั้น ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพจึงมีความจำเป็นที่ฝ่ายบริหารจะต้องเร่งรัดดำเนินการออกกฎกระทรวง เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทำแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินตามร่างพระราชบัญญัตินี้โดยเร็ว อันจะทำให้การจัดทำแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินเป็นไปตามร่างพระราชบัญญัตินี้

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการการ ด้วยคะแนนเสียง ๒๑๒ เสียง ไม่เห็นชอบ ๑๒๑ เสียง และงดออกเสียง ๙ เสียง

อนึ่ง ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว และส่งให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไปตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ เมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

.....

## ส่วนที่ ๒

ตารางเปรียบเทียบการพิจารณาพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗  
(เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีการแก้ไข)

กับ

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....  
สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

ตารางเปรียบเทียบการพิจารณาพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ (เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีการแก้ไข)  
กับ

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ (เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีการแก้ไข)	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗<sup>๑</sup></p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p style="text-align: center;">ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร. ให้ไว้ ณ วันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๙๗ เป็นปีที่ ๙ ในรัชกาลปัจจุบัน</p> <p style="text-align: center;">พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราช โองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า</p> <p style="text-align: center;">โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ</p>	<p style="text-align: center;">ร่าง พระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> <p style="text-align: center;">..... ..... .....</p> <p style="text-align: center;">.....</p> <p style="text-align: center;">.....</p> <p style="text-align: center;">โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ</p>

<sup>๑</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๑/ตอนที่ ๕๘/หน้า ๑๒๔๙/๑๔ กันยายน ๒๕๙๗

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ (เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ดังต่อไปนี้</p> <p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗”</p> <p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับ แต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p> <p>มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้ “อนุสัญญา” หมายความว่า อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโกเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ รวมตลอดถึง ภาคผนวกและบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกหรืออนุสัญญานั้น</p>	<p>พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและ เสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๔ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจ ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....”</p> <p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศ ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p> <p>มาตรา ๓ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” ระหว่างคำว่า “อากาศยาน” และคำว่า “อากาศยานขนส่ง” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ (เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>“อากาศยาน” หมายความว่ารวมถึง เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิบัติการแห่งอากาศเว้นแต่วัตถุซึ่งระบุงเวียนไว้ในกฎกระทรวง</p> <p>“อากาศยานขนส่ง” หมายความว่า อากาศยานซึ่งใช้หรือมุ่งหมาย สำหรับใช้ขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อำเน็จเป็นทางค้า</p> <p>มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้แก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ และราชการส่วนอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>มาตรา ๑๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำอากาศยานทำการบิน เว้นแต่มีสิ่งเหล่านี้ อยู่กับอากาศยานนั้น คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(๑) ใบสำคัญการจดทะเบียน</li> <li>(๒) เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน และแผ่นแสดงเครื่องหมาย อากาศยาน</li> <li>(๓) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ</li> <li>(๔) สมุดปุมเดินทาง</li> <li>(๕) ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แต่ละคน</li> </ol>	<p>“อากาศยานราชการ” หมายความว่า อากาศยานที่ใช้ในราชการของ ส่วนราชการตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕”</p> <p>มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การเดินอากาศในราชการ ทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่การทำแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑ และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ ตามมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้”</p>

<p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ (เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีการแก้ไข)</p>	<p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>(๖) ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสาร ถ้ามีเครื่องวิทยุสื่อสาร</p> <p>(๗) บัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสาร ในกรณีที่เป็นการบินระหว่างประเทศที่มีการบรรทุกผู้โดยสาร</p> <p>(๘) บัญชีแสดงรายการสินค้า ในกรณีที่เป็นการบินระหว่างประเทศที่มีการบรรทุกสินค้า</p> <p>(๙) สิ่งอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ความในมาตรานี้ ไม่ใช่บังคับแก่</p> <p>(๑) อากาศยานที่ทำการบินทดลองภายใต้เงื่อนไข ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด</p> <p>(๒) อากาศยานทหารต่างประเทศ</p> <p>(๓) อากาศยานอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>มาตรา ๑๖/๑ ผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องจัดให้มีสมุดปุมเดินทางไว้ประจำอากาศยานแต่ถ้ามีผู้ดำเนินการเดินอากาศสำหรับอากาศยานใดให้เป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>ให้ผู้ควบคุมอากาศยานบันทึกรายการในสมุดปุมเดินทางตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน</p> <p>แบบสมุดปุมเดินทางและการเก็บรักษาสมุดปุมเดินทางให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน</p> <p>มาตรา ๑๖/๒ แบบสมุดปุมเดินทาง การเก็บรักษาสมุดปุมเดินทาง และหน้าที่บันทึกรายการในสมุดปุมเดินทาง ของอากาศยานต่างประเทศให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน</p>	

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ (เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>มาตรา ๑๖/๓ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารและบัญชีแสดงรายการสินค้าตามมาตรา ๑๖ (๗) และ (๘) ไว้กับอากาศยานแบบบัญชี การเก็บรักษาบัญชี และหน้าที่ในการบันทึกรายการในบัญชีตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน</p> <p>ในกรณีที่เป็นอากาศยานต่างประเทศให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน</p> <p>มาตรา ๑๘ อากาศยานต้องบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในกฎกระทรวง</p>	<p>มาตรา ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖/๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>“มาตรา ๑๖/๔ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑ และแผนปฏิบัติการบิน สำหรับอากาศยานที่ใช้บินในการดำเนินกิจการการเดินอากาศของตน</p> <p>แผนปฏิบัติการบินให้เป็นไปตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”</p> <p>มาตรา ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๘/๑ มาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ (เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีการแก้ไข)	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)
<p>มาตรา ๗๑ ผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) ไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้าตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคหนึ่ง หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตามความเป็นจริง</p>	<p>“มาตรา ๑๘/๑ อากาศยานทุกลำที่ทำการบินในราชอาณาจักร ต้องทำแผนการบินและแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ</p> <p>แผนการบินให้เป็นไปตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>มาตรา ๑๘/๒ อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในราชอาณาจักร ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน</p> <p>มาตรา ๑๘/๓ อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้ หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน”</p> <p>มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๗๑ ผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) ไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้าตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคหนึ่ง หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตามความเป็นจริง</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ (เฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีการแก้ไข)</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p>
<p>(๒) ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนด ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคสอง</p> <p>มาตรา ๗๓ ผู้ควบคุมอากาศยานผู้ได้นำอากาศยานทำการบิน โดยฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ออกตามมาตรา ๑๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท</p> <p>ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ จอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรี</p>	<p>(๒) ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนด ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคสอง (๓) ไม่จัดให้มีแผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบินตามที่กำหนดไว้ ในมาตรา ๑๖/๔”</p> <p>มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗๓ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๗๓ ผู้ควบคุมอากาศยานผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท</p> <p>(๑) นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑ (๒) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนด ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๒ (๓) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนด ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๓ (๔) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการ การบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๔”</p> <p>..... .....</p>

## ส่วนที่ ๓

ข้อมูลประกอบการพิจารณา  
ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

## การบริการควบคุมจราจรทางอากาศ\*

### ๑. ลักษณะการบริการควบคุมจราจรทางอากาศ

การบริการควบคุมจราจรทางอากาศ เป็นการจัดระบบการขนส่งทางอากาศตามระเบียบและมาตรฐานสากล โดยมีหลักการสำคัญ คือ ให้อากาศยานบินต่างเวลา ต่างความสูง หรือต่างทิศทางกัน รวมทั้งแจ้งข่าวสาร ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจของนักบิน (Flight Information Services) และบริการเตือนภัย (Alerting Services) เพื่อให้อากาศยานถึงที่หมายโดยปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว พร้อมทั้งให้ความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ

การเดินทางทางอากาศถือเป็นหัวใจสำคัญของการเดินทางให้ไปถึงจุดหมายด้วยความปลอดภัยและรวดเร็ว ปัจจัยสำคัญยิ่งประการหนึ่งซึ่งนอกเหนือไปจากการพัฒนาทางเทคโนโลยีของยานพาหนะชนิดต่าง ๆ ตลอดจนการเพิ่มเส้นทางหรือห้วงอากาศสำหรับสัญจรก็คือ การจัดการหรือควบคุมจราจร

การบัญญัติกฎหมาย กำหนดระเบียบวิธีปฏิบัติกรจำแนกอำนาจหน้าที่ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจราจรหรือแม้กระทั่ง การสร้างความเข้าใจให้ตรงกันล้วนแต่เป็นวิธีการและเครื่องมือเพื่อการจัดการหรือการควบคุมจราจรอันเป็นระบบที่นำไปสู่ ความปลอดภัยและรวดเร็วของการจราจรทุกด้านทั้งสิ้นและการจราจรทางอากาศซึ่งมีแผ่นฟ้ากว้างใหญ่ประดุจถนนบนอากาศก็ไม่อยู่ในข้อยกเว้นทั้งยังกล่าวได้ว่ามีความจำเป็นในระดับที่จะขาดไม่ได้เช่นเดียวกับการควบคุมจราจรในคมนาคมประเภทอื่น ๆ

ด้วยเหตุที่การบินจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งจะมีเพียงเส้นตรงเดียวเท่านั้นที่เป็นระยะใกล้ที่สุดหากมีอากาศยานมากกว่าหนึ่งลำขึ้นไป ใช้เส้นทางในการเดินทางไปยังจุดต่าง ๆ หากทำการบินโดยไม่มีการจัดการก็จะมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางอากาศได้ขณะที่ใช้ห้วงอากาศมีความต้องการระดับเพดานบินเดียวกันมีกำหนดเวลาบินเดียวกันการควบคุมและจัดการให้อากาศยานทุกลำเกิดความปลอดภัยได้นั้นต้องอาศัยบุคคลและอุปกรณ์สื่อสารภาคพื้นเป็นเครื่องมือที่ช่วยดำเนินการอย่างเป็นระบบซึ่งเรียกว่า การบริการควบคุมทางอากาศ (Air Traffic Control Service)

การควบคุมจราจรทางอากาศเป็นวิชาแขนงใหม่ที่มีความสำคัญยิ่งในบรรดาศาสตร์และศิลป์ของการบินในยุคปัจจุบัน เมื่อสมัยที่การบินยังไม่เจริญนั้น การจราจรทางอากาศก็มีน้อย การควบคุมจราจรทางอากาศจึงไม่สำคัญและจำเป็นนัก เครื่องมือเครื่องใช้สำหรับการบริการควบคุมจราจรทางอากาศในสมัยนั้นก็มีเพียงธงเขียว ธงแดง และผ้าขาวที่มีรูปอักษร “T” เพื่อเป็นสัญญาณบอกทิศทางให้อากาศยานขึ้น-ลงก่อนปูผ้าสัญญาณ เพียงแต่ยกธงชูขึ้นบนศีรษะก็จะทราบได้ว่าลมพัดไปทางทิศใด แล้วจึงปูผ้าสัญญาณบอกทิศทางให้อากาศยานขึ้น-ลงได้ การบินในสมัยดังกล่าวนี้มักจะกระทำเฉพาะในเวลากลางวันและในเวลาที่อากาศดีเท่านั้น ต่อมาเมื่อการบินได้วิวัฒนาการยิ่งขึ้น

\* ที่มา : บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย. บริการควบคุมจราจรทางอากาศ. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก [http://www.aerothai.co.th/thai/operation\\_th.php](http://www.aerothai.co.th/thai/operation_th.php). (สืบค้น ณ วันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๒)

การควบคุมจราจรทางอากาศจึงมีบทบาทสำคัญทั้งในด้านการบินทหารและพลเรือน ซึ่งการบินในสมัยก้าวหน้านี้ ได้กระทำกันตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน และทุกลักษณะอากาศ ไม่ว่าจะฝนตกลมแรง หรือมีเมฆหมอกก็ตาม โดยเฉพาะในด้านการบินพลเรือนนั้น ประเทศต่างๆ ได้เปิดสายการบินให้บริการขนส่งทางอากาศทั้งภายในและภายนอกประเทศ ฉะนั้นการควบคุมจราจรทางอากาศจึงต้องกระทำด้วยวิธีการที่เหมาะสมตามแบบมาตรฐานระหว่างประเทศ เพื่อให้การจราจรทางอากาศ ดำเนินไปด้วยความปลอดภัยรวดเร็วและเป็นระเบียบเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ จึงต้องมีความรู้ความสามารถและจัดเจนในหน้าที่ เพื่ออำนวยความสะดวกจราจรทางอากาศให้แก่อากาศยานได้อย่างเพียงพอ นับแต่อากาศยานเริ่มทำการบินจนถึงทำอากาศยานปลายทาง

บริการควบคุมจราจรทางอากาศเป็นงานส่วนหนึ่งในสามงานของงานจราจรทางอากาศ(Air Traffic Service) รัฐบาลได้มอบหมายให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินงานเมื่อวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๒ อันสืบเนื่องมาจากการจัดตั้งและแบ่งอาณาเขตแกลงข่าวการบิน (Flight Information Region) ของแต่ละประเทศ ในการประชุม ICAO 1st Southeast Asia Regional Air Navigation Meeting, New Delhi ,948 โดยมีงานด้านเส้นทางบิน (En-Route) ส่วนงานด้านบริการสนามบิน (Terminal) ที่จัดการจราจร ทางอากาศโดยรอบๆ แต่ละสนามบินยังเป็นงานของกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และกรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ ในขณะนั้น ซึ่งต่อมาได้โอนความรับผิดชอบมาให้บริษัทฯ ทั้งหมด

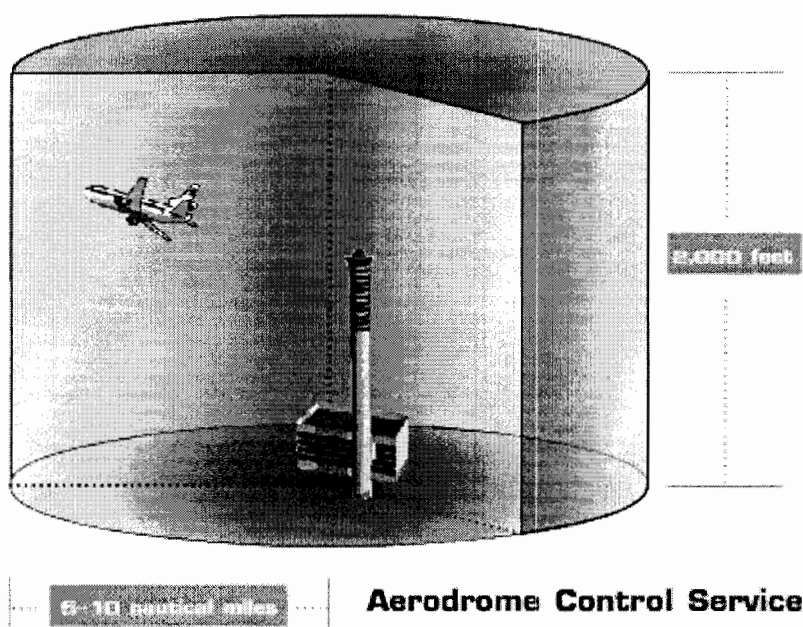
นอกจากนั้น ยังมีงานแกลงข่าวการบิน(Flight Information Service)อันเป็นงานที่มีหน้าที่ให้คำแนะนำ และให้ข่าวสาร ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยในการบินและให้การบินลุล่วงไปอย่างมีผลกับงานอีกสองด้านคืองานเตือนภัยการบิน (Alerting Service) กับงานด้านค้นหาและช่วยเหลือ(Search and Rescue) อันเป็นงานที่มีหน้าที่ประสานงานกับหน่วยงานที่เหมาะสมในกรณี ที่อากาศยานต้องการความช่วยเหลือ งานบริการควบคุมจราจรทางอากาศนับได้ว่าเป็นงานที่สำคัญและจำเป็นที่สุดในการจัดการให้อากาศยานลำหนึ่ง เริ่มทำการบินจนกระทั่งบินถึงทำอากาศยานปลายทางได้ เพราะเป็นงานเพื่อการป้องกันไม่ให้อากาศยานชนกันเอง รวมถึงการป้องกันไม่ให้อากาศยานชนกับสิ่งกีดขวางทั้งในพื้นที่ปฏิบัติการและสิ่งกีดขวางอื่นในขณะทำการบิน เช่น บอลลูน ภูเขา รถที่แล่นไปมาในพื้นที่ที่เป็นลานจอดหรือ ทางวิ่ง เป็นต้น นอกจากนี้ยังทำให้การจราจรทางอากาศเกิดความคล่องตัว และเป็นระเบียบอีกด้วย

การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศไทย จะให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานพลเรือน ทหาร และหน่วยราชการ ครอบคลุมเขตแกลงข่าวการบินของประเทศไทย (Bangkok Flight Information Region : FIR) และบริเวณทำอากาศยานทุกแห่งทั่วประเทศ รวมถึงบริเวณที่ได้รับมอบหมายพิเศษในต่างประเทศ โดยแบ่งการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ เป็น ๓ ลักษณะ ดังนี้

- (๑) การควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณทำอากาศยาน
- (๒) การควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดทำอากาศยาน
- (๓) การควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน

### (๑) การควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน ( Aerodrome Control Service )

การควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน จะให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ บริเวณท่าอากาศยาน โดยแต่ละท่าอากาศยานจะทำการควบคุมจราจรทางอากาศครอบคลุมรัศมี ๕ - ๑๐ ไมล์ทะเลโดยรอบท่าอากาศยานที่ความสูงตั้งแต่พื้นดินถึง ๒,๐๐๐ ฟุต โดยเฉลี่ย นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ และความรับผิดชอบในการควบคุมจราจรทางอากาศให้กับอากาศยานบนทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด ในพื้นที่รับผิดชอบบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน โดยผู้ควบคุมจราจรทางอากาศจะปฏิบัติงานอยู่บนหอบังคับการบิน และมีงานที่รับผิดชอบดังนี้ คือ



**Ground Control :** สามารถแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบได้ดังนี้

๑. รับผิดชอบการควบคุมจราจรทางอากาศของอากาศยานบนทางขับ และลานจอดให้ขับเคลื่อนด้วยความปลอดภัย เป็นระเบียบ และรวดเร็ว
๒. ให้คำอนุญาตการขับเคลื่อนของอากาศยาน และพาหนะอื่น ๆ บนทางขับ/ลานจอด
๓. แจกข่าวสารข้อมูลแก่นักบิน และหน่วยสนับสนุนภาคพื้นดินหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกให้แก่อากาศยานที่มาใช้บริการ

**Local Control หรือ Tower Control :** สามารถแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบได้ดังนี้

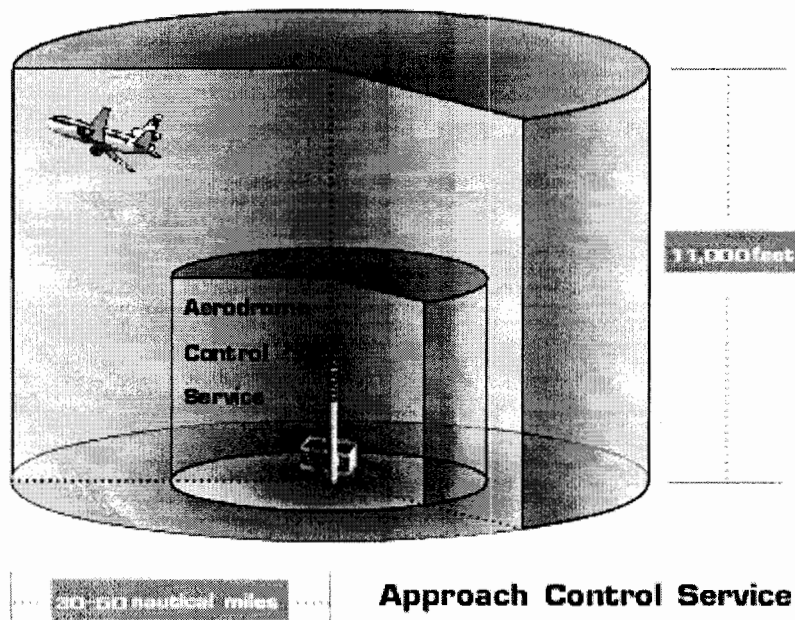
๑. รับผิดชอบการควบคุมจราจรทางอากาศบนทางวิ่งและอากาศยานโดยรอบท่าอากาศยานหรือตามพื้นที่ที่กำหนดในเขตจราจรโดยรอบท่าอากาศยาน
๒. กำหนดทางวิ่งขึ้น-ลง ให้เหมาะสมกับสภาพอากาศ (สวนทางกับทิศทางลม)
๓. ติดต่อประสานงานกับ Approach Control ในการจัดลำดับให้แก่อากาศยานเข้า-ออก
๔. แจ้งเตือนนักบินให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดการบิน

โดยขณะนี้ บริษัทฯ ได้ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน  
ณ บริเวณท่าอากาศยานพาณิชย์ ทั่วประเทศ ๓๔ จังหวัด (๓๖ ท่าอากาศยาน) ได้แก่

๑. สุวรรณภูมิ
๒. ดอนเมือง
๓. เชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน ลำปาง
๔. อุบลราชธานี นครราชสีมา บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด สุรินทร์
๕. อุดรธานี ขอนแก่น สกลนคร นครพนม เลย
๖. หาดใหญ่ ตรัง ปัตตานี นราธิวาส
๗. สุราษฎร์ธานี สมุย นครศรีธรรมราช ชุมพร
๘. ภูเก็ต ระนอง กระบี่
๙. หัวหิน ตราด
๑๐. พิษณุโลก สุโขทัย เพชรบูรณ์ น่าน แพร่ ตาก แม่สอด

**(๒) การควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยาน (Approach Control Service)**

ความสูงตั้งแต่ ๒,๐๐๐ - ๑๑,๐๐๐ ฟุต ยกเว้นการควบคุมจราจรทางอากาศ  
เขตประชิดท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานกรุงเทพจะขยายรัศมีทำการออกไปประมาณ ๕๐ ไมล์ทะเล  
โดยรอบท่าอากาศยาน ณ ที่ความสูงตั้งแต่พื้นดินถึง ๑๖,๐๐๐ ฟุต เพื่อให้มีพื้นที่เพียงพอในการ  
ทำงาน เนื่องจากเป็นเขตที่มีจำนวนเที่ยวบินหนาแน่นที่สุด และเพื่อเป็นการลดขั้นตอนการทำงานให้  
สามารถส่งมอบความรับผิดชอบระหว่างท่าอากาศยานกรุงเทพกับท่าอากาศยานใกล้เคียง เช่น อุตะเภ  
และกำแพงแสนได้โดยตรงโดยไม่ต้องผ่านการควบคุมของ Area Control การควบคุมจราจรทางอากาศ  
เขตประชิดท่าอากาศยานสามารถแบ่งการควบคุมออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ



ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศกรุงเทพ ซึ่งตั้งอยู่ที่สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ) แบ่งความรับผิดชอบ ในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยาน ออกเป็น ๔ เขต ดังนี้

- เขตเชียงราย (Chiang Rai Sector) รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยานของท่าอากาศยานเชียงราย น่าน แพร่ และเพชรบูรณ์
- เขตขอนแก่น (Khon Kaen Sector) รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยานของท่าอากาศยานขอนแก่น เลย สกลนคร นครพนม และอุดรธานี
- เขตอุบลราชธานี (Ubon Ratchathani Sector) รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยานของท่าอากาศยาน อุบลราชธานี บุรีรัมย์ นครราชสีมา ร้อยเอ็ด และสุรินทร์
- เขตสมุย (Samui Sector) รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยานของท่าอากาศยานสมุย สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ชุมพร และตราด

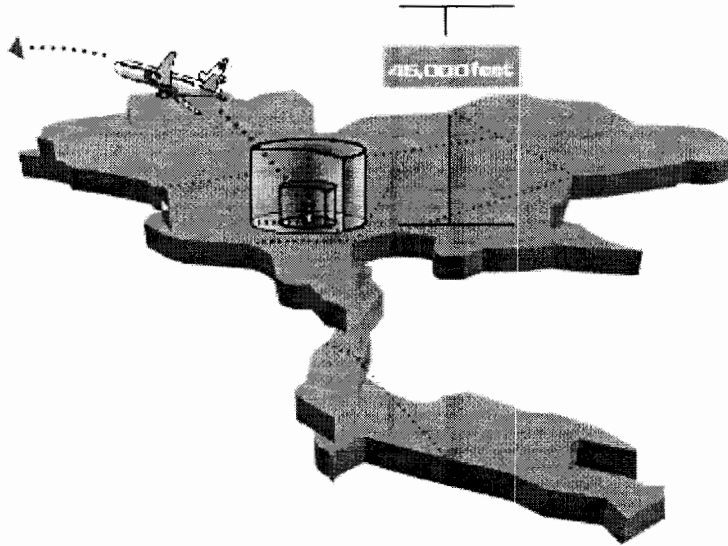
ศูนย์ควบคุมการบินสุวรรณภูมิและส่วนภูมิภาค : รับผิดชอบให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดท่าอากาศยาน ณ บริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานประกอบด้วยเขตต่าง ๆ ดังนี้

- ศูนย์ควบคุมการบินสุวรรณภูมิ รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยาน ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และดอนเมือง
- ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยาน ของท่าอากาศยานเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และแม่สอด
- ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยาน ของท่าอากาศยานหาดใหญ่ นราธิวาส ตัง และปัตตานี
- ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยาน ของท่าอากาศยานภูเก็ต ระนอง และกระบี่
- ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยานของท่าอากาศยานพิษณุโลก สุโขทัย และตาก
- หอบังคับการบินหัวหิน รับผิดชอบการควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดท่าอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานหัวหิน



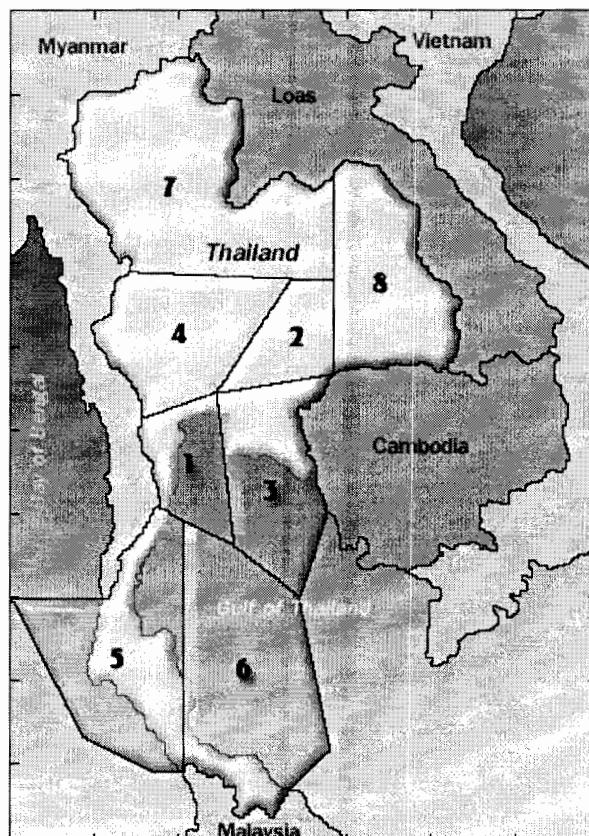
(๓) การควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน ( Area Control Service)

รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบินทั่วอาณาเขตของประเทศไทย ( Bangkok FIR ) โดยมีศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ตั้งอยู่ที่สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ)



**Area Control Service**

สามารถแบ่งการควบคุมได้เป็น ๘ ส่วน คือ



- ส่วนที่ ๑ บริเวณภาคใต้ตอนบนของประเทศ
- ส่วนที่ ๒ บริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของประเทศ
- ส่วนที่ ๓ บริเวณภาคตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศ
- ส่วนที่ ๔ บริเวณภาคตะวันตก และ ภาคเหนือตอนล่างของประเทศ
- ส่วนที่ ๕ บริเวณภาคใต้ตอนล่างฝั่งตะวันตกของประเทศ
- ส่วนที่ ๖ บริเวณภาคใต้ตอนล่างฝั่งตะวันออกของประเทศ
- ส่วนที่ ๗ บริเวณภาคเหนือตอนบนของประเทศ
- ส่วนที่ ๘ บริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศ

## ๒. วัตถุประสงค์การควบคุมจราจรทางอากาศ

ATC ย่อมาจากคำว่า Air Traffic Control หมายถึง การควบคุมการจราจรทางอากาศ ขณะเดียวกัน เจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ดังกล่าวเรียกว่า Air Traffic Controller ในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศนั้น มีวัตถุประสงค์หลัก ๓ ประการ ดังนี้

๑. เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุระหว่างอากาศยานที่บินอยู่ในอากาศ
๒. เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุระหว่างอากาศยานกับสิ่งกีดขวางภาคพื้น
๓. เพื่อให้การจราจรทางอากาศเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

### ๓. ขั้นตอนการควบคุมจราจรทางอากาศ และการทำงานของ ATC

#### ๓.๑ การนำเครื่องบินออกจากสนามบิน

เมื่อต้องการนำเครื่องบินออกจากสนามบิน นักบินต้องทำแผนการบิน หรือที่เรียกกันว่า Flight Plan ส่งให้กับ ATC ได้รับทราบ ประกอบด้วยข้อมูลสำคัญได้แก่ เครื่องบินรุ่นอะไร มีอุปกรณ์ประจำเครื่องอะไรบ้าง สนามบินปลายทางที่ใด สนามบินสำรอง กรณีเครื่องลงสนามบินปลายทางไม่ได้ เชื้อเพลิงในเครื่องสามารถบินได้นานเท่าไร เส้นทางบินที่จะไป ความเร็ว เพดานบินที่ต้องการ (ความสูงที่นักบินขอมาคจะเป็นความสูงที่เครื่องบินสามารถประหยัดเชื้อเพลิงได้มากที่สุด แต่บางครั้ง ATC ไม่สามารถให้ความสูงตามที่ขอได้ เนื่องจากการจราจรที่คับคั่ง) เวลาที่คาดว่าจะวิ่งขึ้น เวลาที่คาดว่าจะไปถึง รวมถึงเวลาที่จะผ่านเข้าไปยังเขตประเทศต่างๆ (หากเป็นการบินระหว่างประเทศ) และข้อมูลสำคัญอีกมากมาย

เมื่อ ATC ได้รับข้อมูลทั้งหมดแล้ว ก็จะตรวจสอบสภาพอากาศและทบทวนแผนการบินอีกครั้ง ก่อนจะพิมพ์ข้อมูลลงในแถบกระดาษรายงานความคืบหน้าของเที่ยวบินที่เรียกว่า Flight Progress Strip แถบกระดาษนี้จะใช้ในการติดตามดูแลเครื่องบินไปตลอดเส้นทาง โดยจะมีการจัดทำข้อมูลให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลาหลังจากนักบินได้รับอนุญาตให้นำเครื่องออกได้ แถบรายงานการบินจะถูกส่งต่อไปยัง Ground Controller หรือเจ้าหน้าที่ควบคุมภาคพื้นดิน นักบินจะต้องติดต่อกับ

เจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน เพื่อขอติดเครื่องยนต์ และขอต้นเครื่องถอยหลังกรณีจอดเทียบอาคารผู้โดยสาร (Push Back) เมื่อเครื่องพร้อม ก็จะติดต่อ Ground Controller อีกครั้ง เพื่อขอขับเคลื่อน (Taxi) สำหรับวิ่งขึ้นในลำดับต่อไป และเมื่อเครื่องบินใกล้ถึงรันเวย์ การควบคุมก็จะถูกโอนต่อไปให้กับ Local Controller หรือ Tower (หอบังคับการบิน)

หากทุกอย่างเรียบร้อยและปลอดภัยหอบังคับการบิน ซึ่งทำหน้าที่ควบคุมการขึ้น-ลงของเครื่องบินทั้งหมดในสนามบินนั้น จะอนุญาตให้นำเครื่องขึ้นได้ด้วยประโยคที่ว่า “Cleared for Takeoff” โดยจะมีการแจ้งความถี่วิทยุใหม่ให้กับนักบินได้รับทราบ เพื่อใช้ในการติดต่อหลังจากนำเครื่องขึ้นแล้วโดยความถี่ใหม่นี้เป็นของ Departure Controller (เจ้าหน้าที่ควบคุมเครื่องขาออก) ซึ่งประจำการอยู่ที่ TRACON (Terminal Radar Approach Control) ขณะเดียวกันนักบินจะเปิดใช้งานอุปกรณ์ที่เรียกว่า Transponder ทำหน้าที่ตรวจจับสัญญาณวิทยุที่เข้ามา แล้วส่งสัญญาณพร้อมข้อมูลที่เข้ารหัสแล้วตอบกลับไป อันประกอบด้วยข้อมูลเที่ยวบิน ความสูง ความเร็ว จุดหมายปลายทาง โดยจะไปปรากฏบนหน้าจอเรดาร์ของเจ้าหน้าที่ควบคุม แต่สำหรับเครื่องสมัยใหม่ อุปกรณ์นี้จะทำงานโดยอัตโนมัติ

Departure Controller จะให้ข้อมูลกับนักบินถึงระยะห่างจากเครื่องบินแต่ละลำ พร้อมกับกำหนดทิศทาง ความเร็ว เพดานบิน ซึ่งนักบินต้องปฏิบัติตาม หรืออาจจะแจ้งให้นักบินนำเครื่องบินไปตามเส้นทางขาออกมาตรฐาน (SID : Standard Instrument Departure) จนกระทั่ง Departure Controller เห็นว่าเครื่องเข้าสู่เส้นทางที่ต้องการแล้ว หรือมีความปลอดภัยแล้วก็จะส่งต่อการควบคุมให้ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control) ซึ่งจะมีการแบ่งเขตการทำงานไว้ชัดเจน ทำหน้าที่คอยดูแลจนกระทั่งเครื่องบินนั้นเดินทางถึงที่หมาย หรือพ้นเขตประเทศไปแล้ว

การควบคุมการจราจรทางอากาศในเส้นทางบิน แบ่งระดับการช่วยเหลือตามประเภทของเครื่องบินไว้ ๒ กลุ่ม คือ เครื่องบินที่บินโดยไม่มีอุปกรณ์ช่วยเหลือมากนัก กล่าวคือ บินตามกฎอาศัยทัศนวิสัยเป็นตัวตัดสินใจ (Visual Flight Rule: VFR) อีกกลุ่มคือ เครื่องบินที่มีอุปกรณ์เครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Rule: IFR) เครื่องบินในกลุ่มหลังนี้ต้องทำแผนการบินส่งให้กับศูนย์ควบคุม และต้องรับฟังคำแนะนำตลอดเวลาบิน ซึ่งศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ จะดูแลให้เครื่องบินกลุ่มนี้อยู่ในตำแหน่งและเส้นทางที่เหมาะสม

อุปกรณ์ที่ใช้ในการควบคุมที่เรียกว่า อุปกรณ์ติดตามอากาศยานอัตโนมัติ (Automatic Dependent Surveillance: ADS) ใช้ในการส่งสัญญาณแจ้งตำแหน่งของเครื่องบิน เป็นพิกัดเส้นรุ้งเส้นแวง เพิ่มความแม่นยำในการระบุตำแหน่ง และเป็นประโยชน์มากในเส้นทางบินเหนือมหาสมุทร

ขณะอากาศยานบินไปตามเส้นทางนั้น เมื่อถึงจุดรายงานตำแหน่ง นักบินจะต้องติดต่อแจ้งข้อมูลให้กับศูนย์ควบคุมฯ ได้ทราบ ในขณะที่เดียวกันศูนย์ควบคุมฯ ก็จะแจ้งข้อมูลให้กับนักบินทราบตลอดเวลาเช่นกัน ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศอาจจะสั่งให้เปลี่ยนเส้นทางบิน หรือเปลี่ยนความสูง ขึ้นอยู่กับสภาพอากาศ หรือความคับคั่งของเครื่องบินในเส้นทางบินนั้น ดังนั้นเที่ยวบินหนึ่ง ๆ อาจไม่ได้ทำการบินตามแผนการบินที่แจ้งไว้แต่แรกก็ได้ เพราะ ATC จะคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก

### ๓.๒ การนำเครื่องบินเข้ามายังสนามบิน

การส่งต่อการควบคุมจะดำเนินไปจนเครื่องใกล้ถึงจุดหมาย Area Control ที่ใกล้กับสนามบินปลายทางจะรับรู้แผนการบินที่สนามบินต้นทางส่งต่อกันมา โดยจะแจ้งให้นักบินลดเพดานบินลงในระยะห่างจากสนามบินที่เหมาะสม รวมทั้งปรับทิศทางบินให้เข้าสู่วงจรร่อนลงสนามบิน ซึ่งเป็นแนวบินที่กำหนดไว้แล้วสำหรับแต่ละสนามบิน

เมื่ออากาศยานบินเข้าเขตรัศมี ๕๐ ไมล์ทะเลจากสนามบิน เครื่องจะถูกส่งต่อเข้าเขตการควบคุมของ Approach Control ของสนามบินนั้น ซึ่งจะดูแลนำเครื่องเข้าสู่สนามบินตามเส้นทางเข้ามาตรฐาน (STAR:Standard Terminal Arrival Route) ซึ่งถูกออกแบบเส้นทางไว้แล้วโดยคำนึงถึงความเหมาะสมตามสภาพพื้นที่ สภาพการจราจรโดยรวม รวมถึงสนามบินรอบข้างมากำหนดเป็นเส้นทางที่จะช่วยให้การควบคุมเครื่องบินปลอดภัยที่สุด

เมื่อเข้าสู่แนวร่อนสุดท้าย ห่างจากสนามบินราว ๕-๑๐ ไมล์ทะเลหรือจนกระทั่ง Approach Controller เห็นว่าปลอดภัยแล้ว ก็จะส่งต่อการควบคุมให้กับหอบังคับการบิน (Tower) หรือ (Local Controller ) หอบังคับการบินซึ่งคอยดูแลเครื่องขึ้น / ลงทั้งหมด ก็จะพิจารณาว่าสามารถนำเครื่องลงได้หรือไม่ ขณะนั้น นักบินก็จะอาศัยเครื่องช่วยเดินอากาศ โดยจับสัญญาณวิทยุที่ส่งจากอุปกรณ์ ILS: Instrument Landing System เพื่อนำเครื่องร่อนลงสู่สนามบินตรงจุดกึ่งกลางรันเวย์ โดยมีระบบไฟส่องสว่างบอกแนวขอบรันเวย์ และมุมร่อนที่ถูกต้อง เป็นตัวช่วยให้ปลอดภัยขึ้นอีกระดับหนึ่ง

ขณะที่เครื่องบินกำลังร่อนลง Tower จะตรวจสอบรันเวย์ว่าปราศจากสิ่งกีดขวางหรือไม่โดยใช้ทั้งเรดาร์ภาคพื้นดิน (สำหรับสุวรรณภูมิ) และกล้องส่องทางไกล เมื่อทุกอย่างเรียบร้อย (Clear) จึงอนุญาตให้นำเครื่องร่อนลงได้ ด้วยประโยคที่ว่า “Cleared to Land” เมื่อเครื่องบินออกจากรันเวย์เรียบร้อยแล้ว จะส่งต่อการควบคุมไปให้ Ground Controller ในชั้นสุดท้าย เพื่อนำเครื่องบินไปสู่จุดจอด เป็นอันสิ้นสุดขั้นตอนการควบคุมการจราจรทางอากาศ

## องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(International Civil Aviation Organization – ICAO)\*

### องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization – ICAO)

มีสมาชิกจำนวน ๑๙๐ ประเทศ สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ส่วนสำนักงานประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ตั้งอยู่ที่ ๓ แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย ตั้งอยู่ใกล้กับสวนวชิรเบญจทัศ สวนจตุจักร และ บริษัท ปตท.สำรวจและผลิต จำกัด (มหาชน) (ปตท.สผ.)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวางระเบียบข้อบังคับ สำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศระหว่างชาติ เป็นหน่วยงานชำนาญพิเศษของสหประชาชาติ โครงการเร่งพัฒนาการบินพลเรือนนี้ เริ่มในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ ๒ โดยการจัดตั้งคณะกรรมการเดินอากาศระหว่างประเทศ (International commission for Air Navigation - ICAN) ก่อตั้งเมื่อวันที่ ๔ เมษายน ค.ศ. ๑๙๔๗

#### วัตถุประสงค์

๑. เพื่อประกันการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย และเป็นระเบียบเพื่อส่งเสริมศิลปะการออกแบบอากาศยานและการดำเนินการบินให้ไปสู่จุดมุ่งหมายในทางสันติ
๒. เพื่อส่งเสริมวิวัฒนาการการบิน ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ สำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
๓. เพื่อสนองความต้องการของชาวโลกในการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ
๔. ป้องกันการสูญเปล่าทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการแข่งขันระหว่างบริษัทการบิน
๕. เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ

#### หน้าที่

องค์กรนี้เป็นผู้จัดการกำหนดมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่ใช้ในกิจการการบินทุกประเภท โดยได้จัดทำในลักษณะเป็นข้อตกลงระหว่างนานาประเทศ รวมทั้งออกระเบียบข้อบังคับการเดินอากาศ การออกประกาศนียบัตรและการตรวจสอบเครื่องบิน การกำหนดคุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องบินและเจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างเครื่อง กำหนดลักษณะของทำอากาศยาน กำหนดมาตรฐานระบบสื่อสารและวิทยุช่วยบิน กิจการศุลกากร คนเข้าเมือง ตลอดจนข้อบังคับว่าด้วยสุขภาพของผู้โดยสารเครื่องบิน สินค้า และพัสดุลำเลียงโดยทางเครื่องบิน และทำหน้าที่สอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางเครื่องบินเกิดขึ้น

\* ที่มา : องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://th.wikipedia.org>

## ปัญหาและข้อขัดข้องในกิจการควบคุมจราจรทางอากาศ\*

### ปัญหาและข้อขัดข้องในกิจการควบคุมจราจรทางอากาศ

จากสภาพปัญหา การรบกวนทางความถี่ที่ใช้งานในกิจการควบคุมจราจรทางอากาศ ทำให้การติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ และนักบินเป็นไปด้วยความยากลำบาก มีผลกระทบต่อความปลอดภัยในกิจการบิน กองวิศวกรรมระบบสื่อสารการบิน บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นผู้รับแจ้งการรบกวนจากผู้ใช้งาน จะทำการตรวจสอบเบื้องต้นเพื่อหาสาเหตุ และดำเนินการแก้ไขในส่วนที่สามารถดำเนินการเองได้ หากไม่สามารถตรวจสอบได้ ก็จะทำการแจ้งศูนย์ตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ หรือสถานีตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ ดำเนินการตรวจสอบและระงับการรบกวนต่อไป ซึ่งได้รับความร่วมมือจากทั้ง ๒ หน่วยงานเป็นอย่างดีทุกครั้ง แต่ในบางครั้ง ศูนย์ตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ หรือ สถานีตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุไม่สามารถดำเนินการตรวจสอบให้ได้ วิทยุการบินฯ จึงต้องใช้เครื่องบินของบริษัทฯ ขึ้นทำการบินพิสูจน์ทราบ ๒ ครั้ง ได้แก่

ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๕๙ ได้เกิดคลื่นรบกวนความถี่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ใช้งานที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นอย่างมาก วิทยุการบินแห่งประเทศไทย ได้ประสานงานการตรวจสอบกับศูนย์ตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุนนทบุรีแล้วแต่ไม่สามารถตรวจพบการรบกวนวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จึงทำการบินตรวจสอบ และสามารถตรวจพบแหล่งแพร่กระจายคลื่นรบกวนอยู่ในพื้นที่ จังหวัดกาฬสินธุ์ จึงได้แจ้งสถานีตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุขอนแก่นที่เป็นผู้ดูแลพื้นที่ดำเนินการระงับการรบกวนใน

ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๙ ได้เกิดคลื่นรบกวนความถี่ UDN APP. CONTROL ทำให้การติดต่อสื่อสารระหว่างนักบิน และผู้ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นไปด้วยความยากลำบากซึ่งวิทยุการบินแห่งประเทศไทย ได้แจ้งให้สถานีตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุขอนแก่น และเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ได้รับแจ้งการรบกวน เพื่อดำเนินการตรวจสอบและระงับการรบกวน แต่ได้รับการประสานงานจากสถานีตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุขอนแก่น ว่าไม่สามารถดำเนินการตรวจสอบให้ได้ เนื่องจากเครื่องมือที่ใช้ในการตรวจสอบได้ส่ง CALIBRATE และได้รับการประสานจากสถานีตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุอุดรธานี ได้ตรวจสอบแล้วไม่พบการรบกวนในพื้นที่ที่รับผิดชอบ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จึงได้นำอากาศยานของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยขึ้นทำการบินตรวจสอบ และสามารถตรวจพบแหล่งแพร่กระจายคลื่นรบกวน จึงได้แจ้งสถานีตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุขอนแก่น และประชาสัมพันธ์จังหวัดเลยดำเนินการระงับการรบกวนเป็นที่เรียบร้อยในเวลาต่อมา

โดยทั่วไปสภาพการรบกวนที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะไม่สามารถตรวจหาสถานีต้นกำเนิดของสัญญาณรบกวนได้อย่างรวดเร็วทันนี้ เนื่องจากศูนย์ตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ หรือสถานีตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ แต่ละแห่งรับผิดชอบพื้นที่หลายจังหวัดการดำเนินการตรวจสอบต้องใช้เวลาในการ

\* ที่มา : บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย. ปัญหาและข้อขัดข้องในกิจการควบคุมจราจรทางอากาศ

[ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก [http://www.aerothai.co.th/thai/operation\\_th.php](http://www.aerothai.co.th/thai/operation_th.php).

(สืบค้น ณ วันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๖)

เดินทาง แต่เมื่อเปรียบเทียบกับเครื่องบินที่บินด้วยความสูงมาก ๆ เครื่องรับของเครื่องบินจะสามารถรับสัญญาณ ครอบคลุมพื้นที่กว้างมากกว่าและพื้นที่ที่จะต้องเข้าทำการค้นหาจึงกว้างด้วย ทำให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาล่าช้า ส่วนใหญ่สัญญาณรบกวนจะหายไปก่อนที่จะสามารถตรวจพบได้ ปัญหาการรบกวนจึงยังไม่ได้รับการแก้ไขในทันทีและจะเกิดการรบกวนในภายหลังอีก

ที่ผ่านมาเมื่อสามารถตรวจสอบพบแหล่งแพร่กระจายคลื่นรบกวนแล้ว ศูนย์ตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ หรือสถานีตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุจะแจ้งผลให้ทราบถึงแหล่งที่มา ส่วนใหญ่จะเกิดจากสถานีวิทยุกระจายเสียงระบบ FM ส่งสัญญาณแปลกปลอมมารบกวน และจากการวิเคราะห์สามารถสรุปได้ว่าสาเหตุที่เกิดการรบกวนขึ้นเกิดจากเครื่องส่ง มีประสิทธิภาพไม่ดีเพียงพอทำให้เกิดคลื่นแปลกปลอมออกมา และส่งสัญญาณแปลกปลอมนั้นออกไปจึงเกิดการรบกวนขึ้น

การแก้ไขปัญหาเบื้องต้น การปฏิบัติงานจะใช้สถานีข้างเคียงเข้าทำการควบคุมจราจรทางอากาศแทน แต่จะมีข้อจำกัดคือสัญญาณจะไม่ครอบคลุมพื้นที่ความรับผิดชอบทั้งหมดได้ เนื่องจากสถานที่ตั้งของสถานีจะตั้งอยู่ในที่ต่างกัน COVERAGE ของสัญญาณ จะครอบคลุมพื้นที่ต่างกันและเมื่อการรบกวนเกิดขึ้น ต่อเนื่องเป็นเวลานาน การแก้ไขจะใช้วิธีเปลี่ยนไปใช้ความถี่สำรองแทน แต่วิธีนี้มีข้อจำกัดทางเทคนิคไม่สามารถดำเนินการได้ในทันทีทุกแห่งเนื่องจากสถานีวิทยุ ของวิทยุการบินแห่งประเทศไทยที่ออกอากาศนั้นจะตั้งอยู่ในต่างจังหวัดและไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำสถานี การเปลี่ยนความถี่จะต้องส่งเจ้าหน้าที่ไปดำเนินการซึ่งจะต้องเสียเวลาในการเดินทางในการดำเนินการ

การแก้ไขปัญหาที่แท้จริงจึงต้องรอให้ทางศูนย์ตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ หรือ สถานีตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ ทำการระงับการแพร่กระจายคลื่นรบกวนเท่านั้น ปัญหาการแพร่กระจายสัญญาณรบกวนทั้งหมดจะไม่เกิดขึ้น หากสถานีวิทยุกระจายเสียงทุกแห่งดำเนินการอย่างถูกต้องตามลักษณะทางเทคนิคที่เหมาะสมตามกฎหมาย

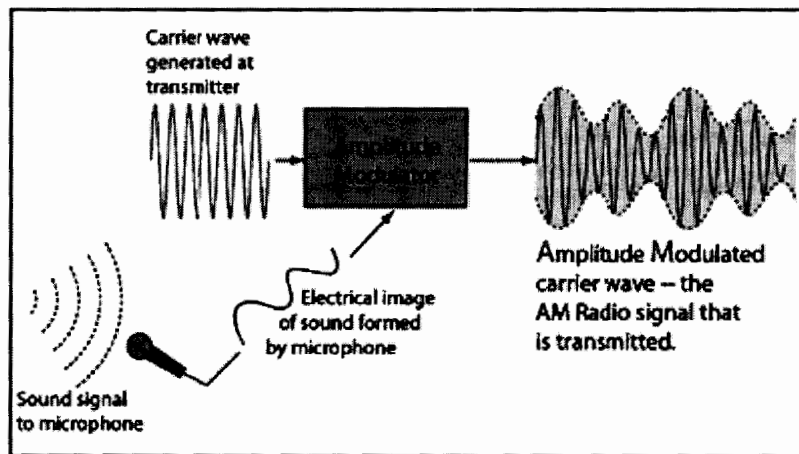
---

## ปัญหาคลื่นความถี่วิทยุในการควบคุมจราจรทางอากาศถูกรบกวน\*

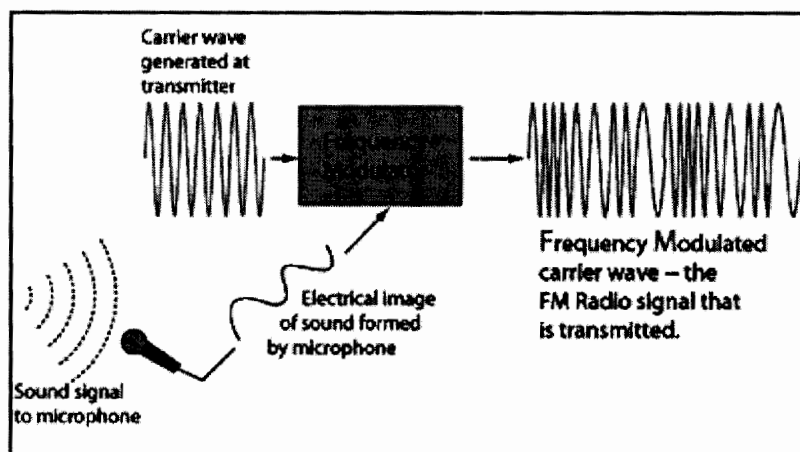
### ปัญหาคลื่นความถี่วิทยุในการควบคุมจราจรทางอากาศถูกรบกวน

ปัญหาคลื่นความถี่วิทยุในการควบคุมจราจรทางอากาศถูกรบกวนคลื่นความถี่วิทยุที่ใช้ในการควบคุมจราจรทางอากาศอยู่ในย่านความถี่ ๑๑๘- ๑๓๗ (MHz) ซึ่งเป็นคลื่นที่ตรงกับความถี่ของคลื่นวิทยุ AM

คลื่นวิทยุ AM เป็นการรวมกันระหว่างสัญญาณเสียงกับคลื่นพาหะ ทำให้เกิดคลื่นวิทยุที่มีการเปลี่ยนแปลงขนาดของสัญญาณที่ส่งออกอากาศตามสัญญาณเสียง โดยความถี่ของคลื่นพาหะยังคงที่ ซึ่งแตกต่างจากคลื่นวิทยุ FM ที่ลักษณะของคลื่นวิทยุจะมีการเปลี่ยนแปลงทางความถี่ตามสัญญาณเสียง ขณะที่ขนาดของสัญญาณที่ส่งออกอากาศไม่มีการเปลี่ยนแปลง



คลื่นวิทยุ AM



คลื่นวิทยุ FM

\* ที่มา : กทช. ศูนย์ตรวจสอบการใช้ความถี่วิทยุ เขต ๔ สงขลา [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก



## การรบกวนคลื่นวิทยุ AM เกิดขึ้นได้จากสาเหตุ ดังนี้

๑) เหตุรบกวนจาก AM Noise หากความถี่ของคลื่นวิทยุ FM ตรงกับความถี่ของคลื่นวิทยุ AM จะเกิดการรบกวนขึ้น แต่จะสามารถรับฟังเป็นเสียงออกมาได้ชัดเจนเท่าใดนั้นขึ้นอยู่กับความแรงของสัญญาณที่เรียกว่า AM Noise ซึ่งถูกส่งออกอากาศมาพร้อมกับคลื่นวิทยุ FM ที่ไม่สมบูรณ์ ทำให้สัญญาณวิทยุ FM มีลักษณะคล้ายกับคลื่นวิทยุ AM จึงเป็นเหตุให้เครื่องรับวิทยุ AM สามารถรับฟังเป็นเสียงได้

๒) เหตุการรบกวนจาก Intermodulation เมื่อคลื่นวิทยุ ตั้งแต่ ๒ คลื่นขึ้น ถูกรับได้พร้อมกันในอากาศ จะทำให้เกิดคลื่นความถี่ใหม่ หากความถี่นั้นตรงกับความถี่ที่ใช้ ในการควบคุมจราจรทางอากาศก็จะเกิดการรบกวนขึ้นเช่นสถานี A ความถี่ที่ ๑ (๙๑ MHz) สถานี B ความถี่ที่ ๒ (๑๐๕.๗๕ MHz) จะเกิด Intermodulation Products เป็นความถี่ใหม่ คือ ความถี่ที่ ๓ =  $2 \times ๙๑.๐๐ - ๑๐๕.๗๕ = ๗๖.๒๕$  MHz และความถี่ที่ ๔ =  $2 \times ๑๐๕.๗๕ - ๙๑.๐๐ = ๑๒๐.๕๐๐$  MHz ซึ่งจะรบกวน Area Control Sector ๑ ของวิทยุการบิน

๓) เหตุรบกวนจากย่านความถี่ของคลื่น FM ปกติเครื่องส่ง FM จะต้องไม่ส่งสัญญาณแปลกปลอม (Spurious Emission) ออกมา โดยคลื่นความถี่จะอยู่ในย่าน ๘๘ - ๑๐๘ MHz แต่เมื่อเครื่องส่งหรือระบบสายอากาศของสถานีวิทยุ FM ไม่ได้มาตรฐานจะทำให้ส่งคลื่นแปลกปลอมออกมานอกย่านที่กำหนด หากความถี่นั้นตรงกับย่าน ๑๑๘ - ๑๓๗ MHz ก็จะทำให้เกิดการรบกวนขึ้นที่เครื่องรับ AM ในกิจการบินทันที

เมื่อสถานีวิทยุ FM ออกอากาศ เครื่องรับวิทยุภาคพื้นดินจะรับสัญญาณได้ไกลสุดประมาณ ๒๒ กิโลเมตร หากส่งคลื่นแปลกปลอมออกมาด้วยจะไม่รบกวนสถานีภาคพื้นดินของบริษัทวิทยุการบิน แต่จะรบกวนเครื่องบินบนอากาศเนื่องจากคลื่นสามารถเดินทางได้ตามระยะ Line of Sight (LOS)

# ภาคผนวก ๑

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

## พระราชบัญญัติ

## การเดินอากาศ

พ.ศ. ๒๕๕๗

## ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๗

เป็นปีที่ ๙ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗”

มาตรา ๒<sup>๑</sup> พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช ๒๕๕๐

(๒) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๐

(๓) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๒ และ

(๔) บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ๆ ในส่วนซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔<sup>๒</sup> ในพระราชบัญญัตินี้

“อนุสัญญา” หมายความว่า อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโกเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๗ รวมตลอดถึงภาคผนวกและบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกหรืออนุสัญญานั้น

“อากาศยาน” หมายความว่า เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศ โดยปฏิบัติการแห่งอากาศเว้นแต่วัตถุซึ่งระบุงเวียนไว้ในกฎกระทรวง

<sup>๑</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๑/ตอนที่ ๕๘/หน้า ๑๒๕๙/๑๔ กันยายน ๒๕๕๗

<sup>๒</sup> มาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

“อากาศยานขนส่ง” หมายความว่า อากาศยานซึ่งใช้หรือมุ่งหมายสำหรับใช้ขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อำเห็ญเป็นทางค้า

“อากาศยานส่วนบุคคล” หมายความว่า อากาศยานซึ่งใช้หรือมุ่งหมายสำหรับใช้เพื่อประโยชน์ในกิจการอันมิใช่เพื่อำเห็ญเป็นทางค้า

“อากาศยานต่างประเทศ” หมายความว่า อากาศยานซึ่งจดทะเบียนและมีสัญชาติตามกฎหมายต่างประเทศ

“ร่มอากาศ” หมายความว่า ร่มที่ใช้สำหรับหน่วงการล่นของคน สิ่งของ หรือสัตว์จากที่สูงโดยความต้านทานของอากาศ

“ผลิตภัณฑ์” หมายความว่า อากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชั้นส่วนรับรองคุณภาพ ชั้นส่วนมาตรฐาน หรือบริษัท แล้วแต่กรณี

“ลำตัวอากาศยาน” หมายความว่า โครงสร้างของอากาศยาน แต่ไม่รวมถึงส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน

“ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน” หมายความว่า เครื่องยนต์ ใบพัด และส่วนประกอบอื่นของอากาศยานที่คณะกรรมการเทคนิคประกาศกำหนด

“เครื่องยนต์” หมายความว่า เครื่องที่ใช้หรือมุ่งหมายสำหรับใช้ในการขับเคลื่อนอากาศยาน รวมตลอดถึงชั้นส่วน อุปกรณ์ และส่วนประกอบของเครื่องยนต์ แต่ไม่รวมถึงใบพัด

“ใบพัด” หมายความว่า กลอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการขับเคลื่อนอากาศยานโดยมีชุดใบครีบริดกับเพลาชับของเครื่องยนต์ซึ่งเมื่อทำการหมุนจะก่อให้เกิดแรงผลักดันอันเป็นผลจากการกระทำของชุดใบครีบริดต่ออากาศในแนวตั้งฉากกับระนาบของการหมุนโดยประมาณ รวมตลอดถึงชั้นส่วน อุปกรณ์หรือส่วนประกอบที่ใช้ในการควบคุม แต่ไม่รวมถึงใบครีบริดในเครื่องยนต์ และใบพัดประธานหรือใบพัดรองของเฮลิคอปเตอร์หรือของอากาศยานอื่นที่มีลักษณะคล้ายกับเฮลิคอปเตอร์

“ชั้นส่วนของอากาศยาน” หมายความว่า ลำตัวอากาศยาน ชั้นส่วนของลำตัวอากาศยาน หรือชั้นส่วนของส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน

“ชั้นส่วนรับรองคุณภาพ” หมายความว่า ชั้นส่วนของอากาศยานที่ผลิตขึ้นเพื่อใช้ติดตั้งกับอากาศยาน หรือเพื่อใช้ทดแทนชั้นส่วนของอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในใบรับรองแบบ

“ชั้นส่วนมาตรฐาน” หมายความว่า ชั้นส่วนที่ผลิตขึ้นโดยได้รับการรับรองมาตรฐานตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหรือตามมาตรฐานที่องค์กรของต่างประเทศกำหนดโดยมาตรฐานดังกล่าวคณะกรรมการเทคนิคประกาศให้ใช้เป็นมาตรฐานชั้นส่วนของอากาศยานได้ตามมาตรา ๓๔ วรรคสอง

“บริษัท” หมายความว่า เครื่องวัด กลไก ชั้นส่วน อุปกรณ์ และส่วนประกอบที่ใช้หรือมุ่งหมายที่จะใช้ในการทำงานหรือในการควบคุมอากาศยานในระหว่างการบิน ไม่ว่าจะติดตั้งหรือประกอบอยู่ภายในหรือภายนอกอากาศยาน รวมตลอดถึงอุปกรณ์สื่อสาร ทั้งนี้ เฉพาะที่คณะกรรมการเทคนิคได้กำหนดมาตรฐานทางเทคนิคตามมาตรา ๓๔ (๑)

“แบบที่ได้รับการรับรอง” หมายความว่า แบบอากาศยาน แบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่มีการรับรองโดยใบรับรองแบบหรือใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติม หรือโดยหนังสือรับรองรวมทั้งหนังสือให้ความเห็นชอบการแก้ไขดัดแปลงแบบอากาศยานหรือแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ตลอดจนแบบชิ้นส่วนรับรองคุณภาพตามใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพและแบบบริษัทตามใบอนุญาตผลิตบริษัท

“ใบรับรองแบบ” หมายความว่า หนังสือสำคัญที่ออกให้เพื่อรับรองแบบที่ออกสำหรับอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๒ รวมทั้งใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติม และให้หมายความรวมถึงใบรับรองแบบหรือใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติมที่ออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย และได้รับหนังสือรับรองตามมาตรา ๔๑/๑๓ และมาตรา ๔๑/๑๔

“ใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติม” หมายความว่า หนังสือสำคัญที่ออกให้เพื่อรับรองแบบที่แก้ไขเพิ่มเติมอากาศยานต้นแบบ หรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่มีใบรับรองแบบแล้วตามมาตรา ๔๑/๕ วรรคสอง (๒) (ก) หรือมาตรา ๔๑/๖ วรรคสอง

“ผู้ได้รับใบรับรองแบบ” หมายความว่า ผู้ได้รับโอนสิทธิจากผู้ที่ได้รับใบรับรองแบบด้วย

“ใบอนุญาตผลิตอากาศยาน” หมายความว่า หนังสือสำคัญที่ออกให้สำหรับผู้ได้รับอนุญาตให้ผลิตอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๒๑

“ใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน” หมายความว่า หนังสือสำคัญที่ออกให้สำหรับผู้ได้รับอนุญาตให้ผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๓๒

“ใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ” หมายความว่า หนังสือสำคัญที่ออกให้สำหรับผู้ได้รับอนุญาตให้ผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพตามมาตรา ๔๑/๓๗

“ใบอนุญาตผลิตบริษัท” หมายความว่า หนังสือสำคัญที่ออกให้สำหรับผู้ได้รับอนุญาตให้ผลิตบริษัทตามมาตรา ๔๑/๔๗

“ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ” หมายความว่า หนังสือสำคัญสำหรับอากาศยานที่ออกให้เพื่อแสดงว่าอากาศยานลำใดมีความสมควรเดินอากาศตามมาตรา ๔๑/๖๑ และให้หมายความรวมถึงใบสำคัญสมควรเดินอากาศที่รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทยออกให้ตามมาตรา ๔๑/๗๒

“หนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศ” หมายความว่า หนังสือสำคัญสำหรับส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ หรือบริษัท ที่ออกให้เพื่อแสดงว่าผลิตภัณฑ์ดังกล่าวได้ผลิตขึ้นตามแบบที่ได้รับการรับรอง หรือได้รับการบำรุงรักษาให้คงสภาพตามแบบที่ได้รับการรับรองหรือตามคำสั่งความสมควรเดินอากาศ

“คำสั่งความสมควรเดินอากาศ” หมายความว่า คำสั่งของอธิบดีตามมาตรา ๔๑/๘๒ เพื่อให้อากาศยานใช้งานต่อไปได้โดยปลอดภัย

“การบำรุงรักษา” หมายความว่า งานที่ต้องทำเพื่อให้อากาศยานคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ เช่น การซ่อม การตรวจพินิจ การถอดเปลี่ยน การดัดแปลง หรือการแก้ไขข้อบกพร่อง

“ใบรับรองหน่วยซ่อม” หมายความว่า หนังสือสำคัญที่ออกให้สำหรับผู้ได้รับการรับรองให้ประกอบกิจการบำรุงรักษาอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน หรือบริภัณฑ์รวมทั้งชิ้นส่วนของอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๙๔

“ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม” หมายความว่า บุคคลที่ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมแต่งตั้งให้มีหน้าที่ดูแลและรับผิดชอบในการดำเนินการของหน่วยซ่อมตามมาตรา ๔๑/๑๐๐

“สนามบิน” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น

“สนามบินอนุญาต” หมายความว่า สนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้ และสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

“ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน” หมายความว่า พื้นที่ที่จัดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยานเป็นการชั่วคราวตามหลักเกณฑ์และระยะเวลาที่กำหนดในกฎกระทรวง รวมตลอดถึงพื้นที่ดินที่บุคคลซึ่งไม่มีสิทธิในที่ดินนั้นได้หักร้างตัดฟันต้นไม้ หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้เป็นที่เรียบซึ่งอากาศยานอาจขึ้นลงได้ และเป็นพื้นที่กว้างตั้งแต่สามสิบเมตรขึ้นไป และยาวตั้งแต่สามร้อยเมตรขึ้นไป

“ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต” หมายความว่า ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๕๓ หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามมาตรา ๕๕

“ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ” หมายความว่า หนังสือสำคัญที่ออกให้สำหรับเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับอนุญาตให้เปิดให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๖๐/๑

“ระบบการจัดการด้านนิรภัย” หมายความว่า วิธีการจัดการด้านนิรภัยการบินและด้านนิรภัยภาคพื้น เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงการกำหนดนโยบาย การวางแผน การจัดโครงสร้างองค์กร ระบบความรับผิดชอบ และวิธีการที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัย

“การรักษาความปลอดภัย” หมายความว่า การป้องกันการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อกิจการบิน

“ลานจอดอากาศยาน” หมายความว่า บริเวณที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้เป็นที่จอดอากาศยานของสนามบินอนุญาต และหมายความรวมถึงสถานที่อื่นนอกบริเวณดังกล่าวในสนามบินอนุญาตที่อากาศยานได้รับอนุญาตให้จอดชั่วคราวเพื่อรับหรือรอรับบริการในกรณีจำเป็นหรือฉุกเฉิน

“บริการในลานจอดอากาศยาน” หมายความว่า บริการใด ๆ ที่ต้องปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยานหรือธุรกิจการเดินอากาศในลานจอดอากาศยาน นอกจากบริการช่างอากาศ

“บริการช่างอากาศยาน” หมายความว่า บริการที่เกี่ยวกับเทคนิคในด้านความปลอดภัยของอากาศยานหรือการบำรุงรักษาอากาศยานในลานจอดอากาศยาน ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ” หมายความว่า เครื่องให้บริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินอากาศของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ของเครื่องให้บริการนั้น

“ผู้ประจำหน้าที่” หมายความว่า นักบิน ดันหน นายช่าง พนักงานวิทยุ พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน และผู้ทำหน้าที่อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน

“ผู้จัดการสนามบินสาธารณะ” หมายความว่า ผู้อำนวยการ ผู้จัดการหรือที่เรียกชื่ออย่างอื่นซึ่งมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบบริหารจัดการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว อนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ

“ผู้ดำเนินการเดินอากาศ” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า อธิบดีและผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศมอบหมาย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้แก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ และราชการส่วนอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕/๑<sup>๓</sup> ในการดำเนินการพิจารณาเพื่อออก หรือต่ออายุใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองตามความในพระราชบัญญัตินี้ หากมีความจำเป็นต้องตรวจสอบทดลอง ทดสอบ หรือกระทำด้วยประการใด เพื่อแสดงให้เห็นว่าผู้ขอ หรือผู้ได้รับใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองนั้น มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด หรือมีขีดความสามารถในการดำเนินการตามที่ขออนุญาต หรือในการดำเนินการเพื่อตรวจสอบว่าอากาศยานส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ บริษัท ชิ้นส่วนของอากาศยาน สนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานมีความปลอดภัยหรือเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้ขอหรือผู้ได้รับใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง

<sup>๓</sup> มาตรา ๕/๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

ดังกล่าว เป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายเพื่อการดังกล่าว ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงคมนาคม กำหนด

มาตรา ๕/๒<sup>๔</sup> บทบัญญัติที่ให้อำนาจอธิบดีสั่งเพิกถอนใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองในกรณีตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ไม่เป็นการจำกัดอำนาจอื่นของอธิบดีในการสั่งเพิกถอนคำสั่งทางปกครองที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง

ในกรณีที่ปรากฏว่ามีเหตุที่อาจต้องเพิกถอนตามวรรคหนึ่ง โดยผู้ได้รับใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง ไม่สามารถอ้างความเชื่อโดยสุจริตมา ค้ำครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองได้ อธิบดีมีหน้าที่จะต้องดำเนินการ ตรวจสอบข้อเท็จจริงให้ปรากฏและสั่งการตามที่เห็นสมควรโดยไม่ชักช้า

รายงานการตรวจสอบตามวรรคสอง เป็นเอกสารที่เปิดเผยแก่บุคคลทั่วไป

มาตรา ๕/๓<sup>๕</sup> ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง และอธิบดีได้สั่งให้มีการแก้ไขเพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขดังกล่าว ไม่เป็นเหตุให้ผู้ได้รับใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองนั้นพ้นความรับผิดชอบในการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขดังกล่าว หรือตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๖<sup>๖</sup> ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ กับมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดค่าธรรมเนียม ไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้

(๒) กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง

ตามมาตรา ๒๐

(๓) กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๖ (๒) และ (๓)

(๔) ยกเว้นค่าธรรมเนียมตาม (๑) ค่าโดยสารหรือค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๒๐ ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดตามมาตรา ๕๖ หรือค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๗

(๕) กำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

<sup>๔</sup> มาตรา ๕/๒ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๕</sup> มาตรา ๕/๓ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๖</sup> มาตรา ๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑



## หมวด ๑

คณะกรรมการการบินพลเรือน และคณะกรรมการเทคนิค<sup>๑</sup>

มาตรา ๗<sup>๒</sup> ให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนคณะหนึ่ง ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้บัญชาการทหารอากาศ และกรรมการอื่นอีกเจ็ดคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ และให้อธิบดีเป็นกรรมการและเลขานุการ

มาตรา ๘ รองประธานกรรมการและกรรมการอยู่ในตำแหน่งสี่ปี รองประธานกรรมการหรือกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระ จะแต่งตั้งให้เป็นรองประธานกรรมการหรือกรรมการอีกก็ได้

มาตรา ๙ รองประธานกรรมการและกรรมการย่อมพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระ เมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก

ถ้ามีการพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระ ให้มีการแต่งตั้งรองประธานกรรมการหรือกรรมการเข้าแทน แล้วแต่กรณี ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งเข้าแทนนี้ย่อมอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดเวลาของผู้ซึ่งตนแทน

มาตรา ๑๐ เมื่อประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม ให้รองประธานกรรมการทำหน้าที่แทน

มาตรา ๑๑ ในการประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือนต้องมีกรรมการมาประชุมไม่ต่ำกว่ากึ่งจำนวนของกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม

มาตรา ๑๒ การลงมติวินิจฉัยข้อปรึกษาให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นประมาณ กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้ามีจำนวนเสียงลงคะแนนเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นได้อีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๑๓ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจแต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อกระทำการกิจการ หรือพิจารณาสอบสวนข้อเท็จจริงใด ๆ อันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจและหน้าที่ของ

<sup>๑</sup> ชื่อหมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน และคณะกรรมการเทคนิค แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๒</sup> มาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

## คณะกรรมการการบินพลเรือน

ในการประชุมอนุกรรมการให้นำมาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๒ มาใช้บังคับโดย  
อนุโลม

มาตรา ๑๔ ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการและกรรมการย่อมได้รับ  
ประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๑๕<sup>๙</sup> ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ตามที่ระบุไว้ใน  
พระราชบัญญัตินี้และในเรื่องต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษา  
ความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบิน  
พาณิชย์ของประเทศ

(๒) รับปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี

(๓) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวาง  
สำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๒๐

(๔) พิจารณากำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงิน  
ตอบแทนอื่นใดในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๖ ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่  
กำหนดในกฎกระทรวง

(๕) พิจารณากำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและอนุมัติอัตราค่าบริการ เครื่อง  
อำนวยความสะดวกในการเดินอากาศซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๗

(๖) ออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้และตามอนุสัญญา

ข้อบังคับนั้น เมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีและประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว  
ให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๑๕/๑<sup>๑๐</sup> ให้มีคณะกรรมการเทคนิคคณะหนึ่ง ประกอบด้วยประธาน  
กรรมการและกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าแปดคนแต่ไม่เกินสิบเอ็ดคน ที่รัฐมนตรีแต่งตั้งโดย  
คำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งในจำนวนนี้ต้องแต่งตั้งจากผู้เชี่ยวชาญทางด้าน  
วิศวกรรมที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานและการบำรุงรักษาอากาศยาน โดยต้องมีอาจารย์ประจำผู้สอน  
ในคณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันอุดมศึกษาของรัฐจำนวนไม่น้อยกว่าสองคนแต่ไม่เกินสี่คนเป็น  
กรรมการ และให้รองอธิบดีที่ได้รับมอบหมายจากอธิบดีเป็นกรรมการและเลขานุการ

ให้อธิบดีแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการจากราชการกรมการขนส่งทางอากาศได้ตาม  
ความจำเป็น

<sup>๙</sup> มาตรา ๑๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๑๐</sup> มาตรา ๑๕/๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

มาตรา ๑๕/๒<sup>๑๑</sup> กรรมการเทคนิคอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปีนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้งกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระ อาจได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการอีกได้ แต่ไม่เกินสองวาระติดต่อกัน

นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามวรรคหนึ่ง กรรมการย่อมพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) ขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๑๕/๑
- (๔) รัฐมนตรีให้ออกเพราะมีเหตุบกพร่องต่อหน้าที่อย่างร้ายแรงหรือมีความประพฤติเสื่อมเสียอย่างร้ายแรง

ถ้ามีการพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระ ให้แต่งตั้งประธานหรือกรรมการเข้าแทนแล้วแต่กรณี ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งเข้าแทนนี้อยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาของผู้ซึ่งตนแทน

ในกรณีที่กรรมการพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระและยังมีได้แต่งตั้งกรรมการเข้าแทนตำแหน่งที่ว่างให้กรรมการที่เหลืออยู่ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ แต่ต้องมีกรรมการเหลือพอที่จะเป็นองค์ประชุม

มาตรา ๑๕/๓<sup>๑๒</sup> ให้นำความในมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๔ มาใช้บังคับแก่การประชุมและประโยชน์ตอบแทนของกรรมการเทคนิค

มาตรา ๑๕/๔<sup>๑๓</sup> ให้คณะกรรมการเทคนิคมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (๑) ออกประกาศกำหนดส่วนประกอบอื่นของอากาศยานเป็นส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามมาตรา ๔
- (๒) ออกข้อกำหนด ดังต่อไปนี้
  - (ก) มาตรฐานอากาศยานตามมาตรา ๓๔ วรรคหนึ่ง
  - (ข) มาตรฐานอากาศยานที่ผลิตเพื่อส่งออกตามมาตรา ๓๕
  - (ค) ระบุประเภทอากาศยานและส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่ผลิตตามแบบโดยไม่ต้องมีใบรับรองแบบตามมาตรา ๓๖ วรรคสาม
  - (ง) หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบโดยการบินทดลองหรือการทดสอบอย่างอื่นของอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานต้นแบบตามมาตรา ๔๑/๒

<sup>๑๑</sup> มาตรา ๑๕/๒ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๑๒</sup> มาตรา ๑๕/๓ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๑๓</sup> มาตรา ๑๕/๔ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

(จ) หลักเกณฑ์การใช้งานได้อย่างปลอดภัยของอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๔

(ฉ) หลักเกณฑ์การตรวจสอบการแก้ไขดัดแปลงอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๕ มาตรา ๔๑/๖ และมาตรา ๔๑/๗

(ช) การแก้ไขดัดแปลงแบบอากาศยาน แบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานแบบชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ และแบบบริษัทที่ใดเป็นการแก้ไขในสาระสำคัญหรือไม่ใช่สาระสำคัญตามมาตรา ๔๑/๘

(ฅ) ออกประกาศให้ใช้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเป็นมาตรฐานชิ้นส่วนของอากาศยานตามมาตรา ๓๔ วรรคสอง

(ฉ) มอบหมายให้อธิบดีออกข้อกำหนดในรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรฐานอากาศยานและให้ความเห็นชอบในข้อกำหนดดังกล่าวตามมาตรา ๓๔ วรรคห้า

(ค) ให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีเกี่ยวกับบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญเพียงพอในการผลิตอากาศยานของผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๒๒ (๓)

(ค) กำหนดการบำรุงรักษาอากาศยาน สำหรับอากาศยานที่ไม่มีใบรับรองแบบตามมาตรา ๔๑/๖๙ วรรคสอง (๒)

(ค) ให้คำแนะนำและคำปรึกษาแก่อธิบดีในเรื่องเทคนิค เพื่อการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๕/๕<sup>๑๔</sup> ให้กรมการขนส่งทางอากาศมีหน้าที่รับผิดชอบเป็นหน่วยธุรการของคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะกรรมการเทคนิค และคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา ๖๓ และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ส่งเสริม วิจัยและพัฒนากิจการการบินพลเรือนและการรักษาความปลอดภัยตลอดจนจัดให้มีการทดสอบและปรับปรุง รวมทั้งประเมินระบบของสิ่งอำนวยความสะดวกหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการบินพลเรือน

(๒) กำกับดูแล ควบคุมกิจการการบินพลเรือน

(๓) จัดทำทะเบียนอากาศยาน และทะเบียนผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน

(๔) จัดระบบ และเก็บรักษาเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับใบอนุญาต ใบสำคัญใบรับรอง และเอกสารอื่นทางการบินพลเรือน

(๕) ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศ เกี่ยวกับการบินและการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ความผิดที่กระทำในอากาศยานหรือต่ออากาศยานอุบัติเหตุของอากาศยาน การค้นหาช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนเกี่ยวกับการเข้าเมือง การศุลกากร การสาธารณสุข การกักพืชและ

<sup>๑๔</sup> มาตรา ๑๕/๕ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

สัตว์ และการตรวจอย่างอื่นตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนการแลกเปลี่ยนความรู้และข่าวสารระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือน

(๖) จัดทำและเผยแพร่ความรู้และข่าวสารเกี่ยวกับการบินพลเรือน

(๗) เรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการบินพลเรือน

มาตรา ๑๕/๖<sup>๙๔</sup> การอุทธรณ์คำสั่งอธิบดี ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง การพิจารณาประเด็นทางเทคนิค เป็นอำนาจดุลพินิจของคณะกรรมการเทคนิคและให้เป็นที่สุด

## หมวด ๒

### บททั่วไปว่าด้วยอากาศยาน

มาตรา ๑๖<sup>๙๕</sup> ห้ามมิให้ผู้ใดนำอากาศยานทำการบิน เว้นแต่มีสิ่งเหล่านี้อยู่กับอากาศยานนั้น คือ

(๑) ใบสำคัญการจดทะเบียน

(๒) เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน และแผ่นแสดงเครื่องหมายอากาศยาน

(๓) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ

(๔) สมุดปุมเดินทาง

(๕) ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แต่ละคน

(๖) ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสาร ถ้ามีเครื่องวิทยุสื่อสาร

(๗) บัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสาร ในกรณีที่เป็นการบินระหว่างประเทศที่มีการบรรทุกผู้โดยสาร

(๘) บัญชีแสดงรายการสินค้า ในกรณีที่เป็นการบินระหว่างประเทศที่มีการบรรทุกสินค้า

(๙) สิ่งอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ความในมาตรานี้ ไม่ใช่บังคับแก่

(๑) อากาศยานที่ทำการบินทดลองภายใต้เงื่อนไข ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

(๒) อากาศยานทหารต่างประเทศ

(๓) อากาศยานอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๖/๑<sup>๙๖</sup> ผู้จดทะเบียนอากาศยานต้องจัดให้มีสมุดปุมเดินทางไว้ประจำอากาศยานแต่ถ้ามีผู้ดำเนินการเดินอากาศสำหรับอากาศยานใดให้เป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

<sup>๙๔</sup> มาตรา ๑๕/๖ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๙๕</sup> มาตรา ๑๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

ให้ผู้ควบคุมอากาศยานบันทึกรายการในสมุดปุมเดินทางตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

แบบสมุดปุมเดินทางและการเก็บรักษาสมุดปุมเดินทางให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๑๖/๒<sup>๑๘</sup> แบบสมุดปุมเดินทาง การเก็บรักษาสมุดปุมเดินทาง และหน้าที่บันทึกรายการในสมุดปุมเดินทาง ของอากาศยานต่างประเทศให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน

มาตรา ๑๖/๓<sup>๑๙</sup> ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสาร และบัญชีแสดงรายการสินค้าตามมาตรา ๑๖ (๗) และ (๘) ไว้กับอากาศยาน

แบบบัญชี การเก็บรักษาบัญชี และหน้าที่ในการบันทึกรายการในบัญชีตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ในกรณีที่เป็นอากาศยานต่างประเทศให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน

มาตรา ๑๗ ห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่หนึ่งที่ได้เป็นที่ขึ้นลงนอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๘ อากาศยานต้องบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๙ อากาศยานต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๒๐<sup>๒๐</sup> การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เป็นบริการสาธารณะ การกำหนดค่าโดยสารและค่าระวางของอากาศยานขนส่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางของผู้ประกอบการอากาศยานขนส่งซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ โดยให้แยกประเภทของการขนส่งทางอากาศตามความเหมาะสม

<sup>๑๗</sup> มาตรา ๑๖/๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๑๘</sup> มาตรา ๑๖/๒ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๑๙</sup> มาตรา ๑๖/๓ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๒๐</sup> มาตรา ๒๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งระหว่างประเทศ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยบริการเดินอากาศ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๑<sup>๒๐</sup> ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่บุคคลที่อยู่ในอากาศยาน และผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาตต้องรับผิดชอบและกำกับดูแลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

มาตรา ๒๒ ห้ามมิให้อากาศยานบินเข้าหรือบินผ่านเขตห้ามหรือเขตกักตักการบินซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๓ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยานไม่ว่าโดยวิธีใด ๆ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา ๒๔ ห้ามมิให้ผู้ใดบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศ นอกจากได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๒๕ ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพายุทธภัณฑ์ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมยุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๒๖ ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานตามที่กำหนดในกฎกระทรวงไปกับอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

มาตรา ๒๗ ห้ามมิให้อากาศยานนอกจากอากาศยานต่างประเทศบินออกนอกราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี

มาตรา ๒๙ ห้ามมิให้อากาศยานทหารต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงใน

<sup>๒๐</sup> มาตรา ๒๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

ราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี

มาตรา ๒๙ ทวิ<sup>๒๒</sup> ห้ามมิให้ผู้ใดใช้อากาศยานส่วนบุคคลในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลจากรัฐมนตรี

ผู้ได้รับใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้แนบท้ายใบอนุญาต

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขออนุญาต อายุใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล แบบใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล และเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๙ ตริ<sup>๒๓</sup> ความในมาตรา ๒๙ ทวิ วรรคหนึ่ง มิให้ใช้บังคับแก่อากาศยานขนส่งที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารอันมิใช่เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าเป็นครั้งคราว และได้แจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบแล้ว

มาตรา ๒๙ จัตวา<sup>๒๔</sup> ใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลที่รัฐมนตรีออกให้สำหรับอากาศยานส่วนบุคคลลำใด ให้ใช้ได้เฉพาะอากาศยานส่วนบุคคลลำนั้น

มาตรา ๒๙ เบญจ<sup>๒๕</sup> ห้ามมิให้ผู้ใดนำอากาศยานส่วนบุคคลทำการบิน เว้นแต่จะปฏิบัติตามมาตรา ๑๖ และมีใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลติดไปกับอากาศยานด้วย

### หมวด ๓

#### การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน

มาตรา ๓๐<sup>๒๖</sup> ภายใต้บังคับมาตรา ๓๑ ผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานตามความในพระราชบัญญัตินี้จะต้องเป็นเจ้าของอากาศยานที่ขอจดทะเบียนหรือถ้ามิได้เป็นเจ้าของต้องเป็นผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานที่ขอจดทะเบียนและได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีให้จดทะเบียนได้ การขอจดทะเบียนและการรับจดทะเบียนอากาศยาน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

<sup>๒๒</sup> มาตรา ๒๙ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๓๔

<sup>๒๓</sup> มาตรา ๒๙ ตริ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๓๔

<sup>๒๔</sup> มาตรา ๒๙ จัตวา เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๓๔

<sup>๒๕</sup> มาตรา ๒๙ เบญจ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๓๔

<sup>๒๖</sup> มาตรา ๓๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒



มาตรา ๓๑<sup>๒๗</sup> ผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ก็ตามต้องมีสัญชาติไทย

ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยมีสำนักงานใหญ่ของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และ

(๑) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย  
 (๒) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกัน โดยไม่จำกัดจำนวนต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑ ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(๓) ในกรณีที่ เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด บริษัทนั้นต้องไม่มีหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ กรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทย และหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑ ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกัน

(ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย  
 (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล  
 (ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งกระทรวง ทบวง กรม ในรัฐบาลถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑ ของหุ้นทั้งหมด

(ง) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๑ ของทั้งหมด

(จ) นิติบุคคลอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้าเป็นสมาคม ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของสมาคมตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และข้อบังคับของสมาคมนั้นได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้ว

มาตรา ๓๒<sup>๒๘</sup> ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานเป็นอันใช้ไม่ได้ เมื่อ

(๑) มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของอากาศยานนั้นในกรณีที่เจ้าของเป็นผู้จดทะเบียน หรือมีการเปลี่ยนแปลงสิทธิครอบครองอากาศยานนั้น ในกรณีที่ผู้มีสิทธิครอบครองเป็นผู้จดทะเบียน

(๒) ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๓๑

(๓) ปรากฏว่าการเป็นเจ้าของหรือการเป็นผู้มีสิทธิครอบครองของผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นไม่เป็นไปตามที่แสดงไว้ในการจดทะเบียนว่ามีสิทธิเช่นนั้นในรายการขอจดทะเบียน

(๔) อากาศยานนั้นได้รับความเสียหายมากจนไม่เหมาะสมที่จะใช้การต่อไปได้

(๕) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้นสิ้นอายุเกินกว่าหกเดือนแล้ว

(๖) อากาศยานนั้นได้สูญหายไปเป็นเวลาเกินกว่าสามเดือนแล้ว

ในกรณี (๑) ถึง (๕) ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียน

<sup>๒๗</sup> มาตรา ๓๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๒

<sup>๒๘</sup> มาตรา ๓๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒

ทะเบียนแก่นักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า

มาตรา ๓๓<sup>๒๔</sup> เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน และแผ่นแสดงเครื่องหมายอากาศยานให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

#### หมวด ๔

แบบอากาศยาน การผลิตอากาศยาน และการควบคุมความสมควรเดินอากาศ<sup>๓๐</sup>

#### ส่วนที่ ๑

#### มาตรฐานอากาศยาน

มาตรา ๓๔ มาตรฐานอากาศยานให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิค โดยให้ประกอบด้วยมาตรฐาน ดังต่อไปนี้

(๑) มาตรฐานความสมควรเดินอากาศของอากาศยานหรือของส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน รวมถึงมาตรฐานทางเทคนิคของบริษัท

(๒) มาตรฐานอากาศยานเกี่ยวกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม เช่น มาตรฐานมลพิษทางเสียง หรือมาตรฐานมลพิษทางอากาศ

(๓) มาตรฐานอื่นเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยในการเดินอากาศ  
คณะกรรมการเทคนิคอาจประกาศให้ใช้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหรือตามที่องค์กรของต่างประเทศกำหนดเป็นมาตรฐานชิ้นส่วนของอากาศยานได้

มาตรฐานตาม (๑) สำหรับอากาศยาน ให้กำหนดตามประเภทการใช้งานของอากาศยานได้แก่ การใช้งานปกติ ผาดแผลง ขนส่ง และการใช้งานอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรฐานตาม (๑) (๒) และ (๓) ต้องไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่อนุสัญญากำหนด  
ในการกำหนดมาตรฐานตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการเทคนิคอาจมอบหมายให้อธิบดีมีอำนาจออกข้อกำหนดในรายละเอียดได้ตามความเหมาะสม โดยจะกำหนดให้ข้อกำหนดดังกล่าวมีผลใช้บังคับต่อเมื่อคณะกรรมการเทคนิคได้ให้ความเห็นชอบก่อนก็ได้

มาตรา ๓๕ ในกรณีที่มีการผลิตเพื่อส่งออก คณะกรรมการเทคนิคอาจออกข้อกำหนดมาตรฐานอากาศยาน ให้แตกต่างไปจากมาตรฐานที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๔ ก็ได้

<sup>๒๔</sup> มาตรา ๓๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๓๐</sup> หมวด ๔ แบบอากาศยาน การผลิตอากาศยาน และการควบคุมความสมควรเดินอากาศ มาตรา ๓๔ ถึงมาตรา ๔๑/๑๑๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

ส่วนที่ ๒  
การรับรองแบบ

มาตรา ๓๖ แบบที่จะใช้ในการผลิตอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานจะต้องมีใบรับรองแบบตามความในหมวดนี้

แบบอากาศยานและแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานต้องได้มาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่คณะกรรมการเทคนิคกำหนดตามมาตรา ๓๔

คณะกรรมการเทคนิคอาจออกข้อกำหนดระบุประเภทอากาศยานและส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะตามลักษณะของการใช้งาน ให้ผลิตตามแบบโดยไม่ต้องมีใบรับรองแบบก็ได้

มาตรา ๓๗ ใบรับรองแบบอากาศยานหรือแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานมีดังต่อไปนี้

(๑) ใบรับรองแบบมาตรฐาน ออกให้สำหรับแบบอากาศยานหรือแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่เป็นไปตามมาตรฐานที่คณะกรรมการเทคนิคกำหนดตามมาตรา ๓๔

(๒) ใบรับรองแบบเฉพาะ ออกให้สำหรับแบบอากาศยาน เพื่อใช้งานที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ เช่น การทำฝนเทียม การโปรยยาปราบศัตรูพืช หรือการทำแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศตามมาตรฐานที่คณะกรรมการเทคนิคกำหนดตามมาตรา ๓๔

มาตรา ๓๘ ผู้ใดประสงค์จะขอรับใบรับรองแบบอากาศยานหรือแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในการขอใบรับรองแบบ ผู้ขอจะต้องระบุมาตรฐานอากาศยานที่นำมาใช้ในการออกแบบอากาศยานหรือแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่ขอใบรับรองแบบ พร้อมทั้งแผนและระยะเวลาการสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามที่ขอใบรับรองแบบนั้นด้วย

เมื่ออธิบดีได้รับคำขอ ให้อธิบดีตรวจสอบเอกสารหลักฐานของผู้ขอและประเมินความเป็นไปได้ของแบบที่เสนอ วิธีดำเนินการ และความพร้อมในการสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ตลอดจนฐานะทางการเงิน บุคลากร สถานที่ และเครื่องมือที่จะใช้ในการสร้าง หากอธิบดีเห็นว่ามีความเป็นไปได้ ให้อธิบดีออกหนังสืออนุญาตให้ผู้ขอดำเนินการสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานดังกล่าวได้ โดยกำหนดระยะเวลาการสร้างให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่ออกหนังสืออนุญาต

ในกรณีที่ผู้ขอไม่สามารถสร้างให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคสาม ผู้ขออาจขอย้ายระยะเวลาการสร้างต่ออธิบดีได้อีกหนึ่งครั้ง และอธิบดีอาจอนุญาตให้ย้ายระยะเวลาดังกล่าวได้ไม่เกินสองปี

ในกรณีที่ผู้ขอไม่สามารถสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้หนังสืออนุญาตเป็นอันสิ้นผล

มาตรา ๓๙ ในกรณีที่มีผู้ขอใบรับรองแบบตามมาตรา ๓๘ และอธิบดีเห็นว่ามาตรฐานที่กำหนดในข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิคตามมาตรา ๓๘ ไม่ครอบคลุมถึงหรือไม่อาจใช้กับแบบของผู้ขอ เพราะเหตุที่มีวิวัฒนาการหรือลักษณะแผนแบบแตกต่างไปจากอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่มีใช้อยู่ในขณะนั้น ให้อธิบดีมีหนังสืออนุญาตตามมาตรา ๓๘ วรรคสาม ไปพลางก่อนเป็นการชั่วคราว พร้อมทั้งกำหนดเงื่อนไขพิเศษเกี่ยวกับมาตรฐานของอากาศยานหรือของส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่มีวิวัฒนาการหรือที่มีการออกแบบนั้นได้ตามที่เห็นสมควรและเมื่ออธิบดีได้กำหนดเงื่อนไขพิเศษแล้ว ให้รายงานคณะกรรมการเทคนิคเพื่อพิจารณากำหนดเป็นมาตรฐานต่อไป

เงื่อนไขพิเศษที่อธิบดีกำหนดตามวรรคหนึ่ง ต้องมีระดับความปลอดภัยไม่น้อยกว่าระดับที่คณะกรรมการเทคนิคใช้ในการกำหนดมาตรฐานตามมาตรา ๓๘

มาตรา ๔๐ ภายใต้บังคับมาตรา ๔๑/๑ เมื่อผู้ขอใบรับรองแบบได้รับหนังสืออนุญาตจากอธิบดีตามมาตรา ๓๘ วรรคสาม แล้ว ผู้ขอมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ระบุในคำขอใบรับรองแบบ

(๒) บันทึกรายละเอียดและรายงานการสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีประกาศกำหนด

(๓) ยินยอมให้พนักงานเจ้าหน้าที่เข้าตรวจสอบการสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน

(๔) หน้าที่อื่นตามที่อธิบดีกำหนด

ในกรณีที่ผู้ขอใบรับรองแบบตามวรรคหนึ่งไม่ปฏิบัติหน้าที่ตาม (๒) (๓) หรือ (๔) และอธิบดีได้เตือนให้ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวแล้วยังฝ่าฝืน ให้อธิบดีเพิกถอนหนังสืออนุญาตนั้น

มาตรา ๔๑ ในระหว่างการสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน หากคณะกรรมการเทคนิคได้ออกข้อกำหนดมาตรฐานใหม่ที่แตกต่างจากมาตรฐานที่ระบุในคำขอใบรับรองแบบตามมาตรา ๔๐ (๑) ซึ่งสามารถใช้กับแบบอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่กำลังดำเนินการสร้างได้ และผู้ขอใบรับรองแบบประสงค์ที่จะใช้มาตรฐานใหม่ดังกล่าวให้ผู้ขอแจ้งการเปลี่ยนมาตรฐานต่ออธิบดี ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดให้ผู้ขอใช้มาตรฐานอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นการเพิ่มเติมด้วยก็ได้ หรือมิฉะนั้นผู้ขอต้องใช้มาตรฐานเดิม

มาตรา ๔๑/๑ ในระหว่างการสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน หากมีข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิคกำหนดมาตรฐานชั้นใหม่ให้มีผลใช้บังคับย้อนหลังเพื่อความปลอดภัย อันเป็นการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานที่ระบุไว้ในคำขอใบรับรองแบบ ให้ผู้ขอใบรับรองแบบปรับปรุงแบบโดยใช้มาตรฐานที่กำหนดขึ้นใหม่ในการสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานดังกล่าว

มาตรา ๔๑/๒ เมื่อผู้ขอใบรับรองแบบได้ดำเนินการสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานแล้ว ให้อธิบดีจัดให้มีหรือสั่งให้ผู้ขอทำการทดสอบโดยการบินทดลองหรือการทดสอบอย่างอื่น ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการในข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิค ในการนี้ อธิบดีอาจกำหนดให้มีการรับฟังความเห็นจากผู้เชี่ยวชาญหรือผู้เกี่ยวข้องด้วยก็ได้

เมื่อได้ทำการทดสอบตามวรรคหนึ่งแล้ว หากอธิบดีเห็นว่าอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานนั้น เป็นไปตามมาตรฐานอากาศยานและมีสภาพที่สามารถนำไปใช้งานได้อย่างปลอดภัย ให้อธิบดีออกใบรับรองแบบอากาศยานหรือใบรับรองแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามประเภทที่กำหนดในมาตรา ๓๗ โดยอธิบดีอาจกำหนดข้อจำกัดความสมควรเดินอากาศหรือข้อจำกัดอื่นในการใช้อากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานนั้นได้

มาตรา ๔๑/๓ ใบรับรองแบบตามมาตรา ๓๗ ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนดโดยให้ระบุมาตรฐานต่าง ๆ ที่ใช้ในการออกใบรับรองแบบไว้ในใบรับรองแบบด้วย และในใบรับรองแบบต้องประกอบด้วยเอกสาร ดังต่อไปนี้

(๑) แบบที่ออก

(ก) ภาพร่างและข้อกำหนดรายละเอียด รวมทั้งบัญชีของภาพร่างและข้อกำหนดรายละเอียดที่จำเป็นในการใช้กำหนดรูปลักษณ์และลักษณะแผนแบบของอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ที่แสดงให้เห็นว่าเป็นไปตามมาตรฐานที่ใช้กับแบบดังกล่าว โดยให้ระบุมาตรฐานเฉพาะที่กำหนดตามพระราชบัญญัตินี้ และมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่คณะกรรมการเทคนิคประกาศให้ใช้กับอากาศยานได้ (ถ้ามี) ไว้ด้วย

(ข) ข้อมูลเกี่ยวกับมิติ วัสดุ และกระบวนการที่จำเป็นในการใช้กำหนดความแข็งแรงทางโครงสร้างของอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน

(ค) ข้อจำกัดความสมควรเดินอากาศที่กำหนดเพื่อการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศสำหรับอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน

(๒) ข้อจำกัดการใช้งานของอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน และ

(๓) ข้อจำกัดหรือเงื่อนไขอื่นที่เกี่ยวข้องกับแบบอากาศยานหรือแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน

มาตรา ๔๑/๔ ในกรณีที่อากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานได้อยู่ระหว่างการทดสอบ โดยได้บินทดลองตามมาตรา ๔๑/๒ แล้ว ก่อนได้รับใบรับรองแบบ หากผู้ขอใบรับรองแบบประสงค์จะใช้อากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานนั้น เพื่อฝึกอบรมผู้ประจำหน้าที่หรือเพื่อแสดงสมรรถนะเพื่อประโยชน์ทางการค้า หรือเพื่อวัตถุประสงค์อย่างอื่นตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด ให้ยื่นคำขอใบรับรองแบบเป็นการชั่วคราวต่ออธิบดี หากอธิบดีเห็นว่าอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานดังกล่าวสามารถนำไปใช้งานได้อย่างปลอดภัยตามหลักเกณฑ์ในข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิค ให้อธิบดีออกใบรับรองแบบเป็นการชั่วคราว โดยอธิบดีอาจกำหนดข้อจำกัดความสมควรเดินอากาศหรือข้อจำกัดอื่นในการใช้อากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานนั้นตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวได้

การยื่นคำขอตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๕ ผู้ทรงสิทธิในใบรับรองแบบอากาศยานหรือแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่ประสงค์จะทำการแก้ไขตัดแปลงแบบที่ได้รับการรับรองแล้ว ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในการพิจารณาคำขอตามวรรคหนึ่ง ให้ดำเนินการดังนี้

(๑) ในกรณีที่เป็นการแก้ไขตัดแปลงที่ไม่ใช่สาระสำคัญ ให้อธิบดีตรวจสอบตามหลักเกณฑ์ในข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิค หากคณะกรรมการเทคนิคไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ ให้อธิบดีตรวจสอบตามวิธีการที่เห็นสมควร และถ้าผลการตรวจสอบปรากฏว่าเป็นไปตามมาตรฐานอากาศยาน และมีสภาพที่สามารถนำไปใช้งานได้อย่างปลอดภัย ให้อธิบดีออกหนังสือให้ความเห็นชอบแก่ผู้ขอโดยให้แนบแบบที่แก้ไขตัดแปลงไว้กับหนังสือดังกล่าวด้วย

(๒) ในกรณีที่เป็นการแก้ไขตัดแปลงในสาระสำคัญ ให้อธิบดีตรวจสอบโดยให้นำความในมาตรา ๓๘ วรรคสาม และมาตรา ๔๑/๒ มาใช้บังคับโดยอนุโลม หากอธิบดีเห็นว่า

(ก) การแก้ไขตัดแปลงนั้นไม่ถึงขนาดต้องออกใบรับรองแบบฉบับใหม่ ให้อธิบดีตรวจสอบตามหลักเกณฑ์ในข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิค หากคณะกรรมการเทคนิคไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ ให้อธิบดีตรวจสอบตามวิธีการที่เห็นสมควร และถ้าผลการตรวจสอบปรากฏว่าเป็นไปตามมาตรฐานอากาศยาน และมีสภาพที่สามารถนำไปใช้งานได้อย่างปลอดภัย ให้อธิบดีรับรองโดยการแก้ไขเพิ่มเติมในใบรับรองแบบฉบับเดิม เว้นแต่ผู้ขอประสงค์จะให้ออกเป็นใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติม ให้อธิบดีออกใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติมแก่ผู้ขอได้

(ข) การแก้ไขตัดแปลงนั้นจำเป็นต้องตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองแบบฉบับใหม่ ให้อธิบดีแจ้งผู้ขอเพื่อยื่นคำขอใบรับรองแบบตามมาตรา ๓๘

การรับรองการแก้ไขตัดแปลงตามมาตรา นี้ ไม่มีผลเป็นการยกเลิกใบรับรองแบบฉบับเดิมเว้นแต่อธิบดีจะกำหนดเป็นอย่างอื่น

การรับรองตามวรรคสอง (๑) หรือ (๒) (ก) ผู้ขออาจขอให้รับรองเป็นการเฉพาะลำหรือเป็นการทั่วไปเฉพาะแบบก็ได้

มาตรา ๔๑/๖ ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยลิขสิทธิ์และกฎหมายว่าด้วยสิทธิบัตรเจ้าของหรือผู้ครอบครองอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน หรือผู้อื่นซึ่งมิใช่ผู้ทรงสิทธิในใบรับรองแบบ ประสงค์จะทำการแก้ไขตัดแปลงอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานให้แตกต่างไปจากแบบที่ได้รับการรับรองในสาระสำคัญ อาจยื่นคำขอรับใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติมสำหรับสิ่งที่ผู้นั้นได้แก้ไขตัดแปลงเพิ่มเติมต่ออธิบดีได้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่ออธิบดีได้รับคำขอตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ตรวจสอบการแก้ไขตัดแปลงนั้นตามหลักเกณฑ์ในข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิค หากคณะกรรมการเทคนิคไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ให้อธิบดีตรวจสอบตามวิธีการที่เห็นสมควร และถ้าผลการตรวจสอบปรากฏว่าเป็นไปตามมาตรฐานอากาศยาน และมีสภาพที่สามารถนำไปใช้งานได้อย่างปลอดภัย ให้อธิบดีออกใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติมแก่ผู้ขอ แต่ถ้าอธิบดีเห็นว่าเป็นการแก้ไขตัดแปลงที่ไม่ใช่สาระสำคัญ ให้ถือว่าผู้ขอยื่นคำขอตัดแปลงอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๗

มาตรา ๔๑/๗ เจ้าของหรือผู้ครอบครองอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานประสงค์จะทำการแก้ไขตัดแปลงอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานของตนให้แตกต่างไปจากแบบที่ได้รับการรับรองที่ไม่ใช่สาระสำคัญ อาจยื่นคำขอต่ออธิบดีได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่ออธิบดีได้รับคำขอตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ตรวจสอบการแก้ไขตัดแปลงนั้นตามหลักเกณฑ์ในข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิค หากคณะกรรมการเทคนิคไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ ให้อธิบดีตรวจสอบตามวิธีการที่เห็นสมควร และถ้าผลการตรวจสอบปรากฏว่าเป็นไปตามมาตรฐานอากาศยาน และมีสภาพที่สามารถนำไปใช้งานได้อย่างปลอดภัย ให้อธิบดีออกหนังสือให้ความเห็นชอบแก่ผู้ขอโดยให้แนบแบบที่แก้ไขตัดแปลงไว้กับหนังสือดังกล่าวด้วย แต่ถ้าอธิบดีเห็นว่าเป็นการแก้ไขตัดแปลงในสาระสำคัญ ให้อธิบดียกคำขอและแจ้งผู้ขอเพื่อยื่นคำขอใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติมตามมาตรา ๔๑/๖

มาตรา ๔๑/๘ การแก้ไขตัดแปลงแบบดังต่อไปนี้ กรณีใดจะเป็นการแก้ไขตัดแปลงในสาระสำคัญหรือไม่ใช่สาระสำคัญ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ในข้อกำหนดของคณะกรรมการเทคนิค

(๑) แบบอากาศยานหรือแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่ได้รับการใบรับรองแบบแล้ว ตามมาตรา ๔๑/๕ มาตรา ๔๑/๖ และมาตรา ๔๑/๗

(๒) แบบชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ ที่ได้รับการรับรองตามใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพตามมาตรา ๔๑/๔๒ หรือ

(๓) แบบบริษัทที่ได้รับการรับรองตามใบอนุญาตผลิตบริษัทตามมาตรา ๔๑/๕๒

มาตรา ๔๑/๙ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งผู้ได้รับใบรับรองแบบ ทำการแก้ไขแบบอากาศยานหรือแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน เมื่อปรากฏว่า

(๑) อากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานมีความปลอดภัยไม่เพียงพออันเนื่องมาจากแบบที่ได้รับการรับรอง

(๒) อากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานจะมีความปลอดภัยยิ่งขึ้นถ้ามีการแก้ไขแบบที่ได้รับการรับรองแล้ว

(๓) มีความจำเป็นต้องแก้ไขแบบเพื่อให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น หลังจากที่ได้ทำการตรวจหรือแก้ไขอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามคำสั่งความสมควรเดินอากาศของอธิบดีตามมาตรา ๔๑/๘๒ แล้ว

ในการออกคำสั่งตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีกำหนดระยะเวลาที่จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จไว้ด้วยแต่ต้องไม่เกินหนึ่งปี และเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยอธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการใช้งานของอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่สร้างตามแบบเดิมได้ตามที่เห็นสมควร

เมื่อผู้ได้รับใบรับรองแบบได้ทำการแก้ไขแบบอากาศยานหรือแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานแล้ว ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวงและให้นำความในมาตรา ๔๑/๕ วรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๑๐ ผู้ได้รับใบรับรองแบบไม่แก้ไขแบบภายในระยะเวลาที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๔๑/๙ ให้อธิบดีสั่งเพิกถอนใบรับรองแบบนั้น

เมื่อใบรับรองแบบอากาศยานหรือแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานถูกเพิกถอนแล้วให้ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานแบบนั้นหรือของอากาศยานแบบที่ติดตั้งส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานแบบนั้น เป็นอันสิ้นผลตามมาตรา ๔๑/๗๐ (๒)

มาตรา ๔๑/๑๑ ในกรณีที่อธิบดีมีคำสั่งกำหนดข้อจำกัดความสมควรเดินอากาศหรือข้อจำกัดอื่นตามมาตรา ๔๑/๒ วรรคสอง หรือมาตรา ๔๑/๔ วรรคหนึ่ง หรือมีคำสั่งกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการใช้งานตามมาตรา ๔๑/๙ วรรคสอง หรือมีคำสั่งเพิกถอนใบรับรองแบบตามมาตรา ๔๑/๑๐ วรรคหนึ่งให้อธิบดีประกาศคำสั่งดังกล่าวให้ทราบทั่วกันตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงคมนาคมกำหนด

เมื่อได้ทราบคำสั่งของอธิบดีตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ได้รับใบรับรองแบบแจ้งให้ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ผลิตอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานและผู้เกี่ยวข้องกับอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานนั้นทราบโดยทันที

มาตรา ๔๑/๑๒ ใบรับรองแบบและใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติมที่ออกตามความในหมวดนี้ อาจโอนให้แก่กันได้ เว้นแต่ใบรับรองแบบเป็นการชั่วคราวตามมาตรา ๔๑/๔ หรือ



หนังสือรับรองใบรับรองแบบที่ออกโดยรัฐต่างประเทศตามมาตรา ๔๑/๑๓ และมาตรา ๔๑/๑๔ จะโอนให้แก่กันได้

การโอนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๑๓ ผู้ได้รับใบรับรองแบบอากาศยาน ใบรับรองแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน หรือใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติม ที่ออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย หากประสงค์จะขอให้อธิบดีรับรองแบบตามใบรับรองแบบดังกล่าวเพื่อทำการผลิตในประเทศไทย ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดี หากอธิบดีเห็นว่าอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามใบรับรองแบบของประเทศนั้นมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานอากาศยานตามมาตรา ๓๔ ให้อธิบดีออกหนังสือรับรองว่าใบรับรองแบบดังกล่าวใช้ได้เช่นเดียวกับใบรับรองแบบตามส่วนนี้

การขอให้รับรอง และการรับรองใบรับรองแบบตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๑๔ ผู้ได้รับใบรับรองแบบอากาศยานหรือใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติมที่ออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย หรือผู้ขอจดทะเบียนอากาศยานตามใบรับรองแบบดังกล่าว หากประสงค์จะขอให้อธิบดีรับรองแบบตามใบรับรองแบบดังกล่าว เพื่อขอใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับอากาศยานที่จดทะเบียนอากาศยานในประเทศไทย ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดี หากอธิบดีเห็นว่าอากาศยานตามใบรับรองแบบของประเทศนั้นมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานอากาศยานตามมาตรา ๓๔ ให้อธิบดีออกหนังสือรับรองว่าใบรับรองแบบดังกล่าวใช้ได้เช่นเดียวกับใบรับรองแบบตามส่วนนี้

การขอให้รับรอง และการรับรองใบรับรองแบบตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๑๕ แบบชิ้นส่วนรับรองคุณภาพต้องได้มาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานความสมควรเดินอากาศของอากาศยานหรือของส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่คณะกรรมการเทคนิคกำหนดตามมาตรา ๓๔ (๑)

แบบที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพอาจเหมือนกับแบบชิ้นส่วนของผู้อื่นที่ได้รับการรับรองได้ ทั้งนี้ เมื่อไม่เป็นการละเมิดสิทธิตามกฎหมายว่าด้วยลิขสิทธิ์และกฎหมายว่าด้วยสิทธิบัตร

แบบของชิ้นส่วนรับรองคุณภาพที่ขออนุญาตผลิตตามมาตรา ๔๑/๓๗ ต้องได้รับการรับรองจากอธิบดีพร้อมกับการออกใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ

มาตรา ๔๑/๑๖ แบบบริษัทต้องได้มาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานทางเทคนิคที่คณะกรรมการเทคนิคกำหนดตามมาตรา ๓๔ (๑)

แบบของบริษัทที่ขออนุญาตผลิตตามมาตรา ๔๑/๔๗ ต้องได้รับการรับรองจากอธิบดีพร้อมกับการออกใบอนุญาตผลิตบริษัท

### ส่วนที่ ๓

#### การรับรองการผลิต

มาตรา ๔๑/๑๗ ในส่วนนี้ “การผลิต” หมายความว่า การผลิตผลิตภัณฑ์เพื่อการพาณิชย์เว้นแต่ข้อความจะแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น

ความในมาตรานี้ ไม่ใช่บังคับแก่การผลิตของหน่วยซ่อมที่ได้รับใบอนุญาตตามความในหมวดนี้

มาตรา ๔๑/๑๘ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมการผลิตผลิตภัณฑ์ตามความในส่วนนี้ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้

- (๑) วิธีการผลิตเพื่อให้เป็นไปตามแบบและมาตรฐานตามที่กำหนด
- (๒) วิธีการทำลายหรือการทำอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อไม่ให้เครื่องหมายและรหัสปรากฏอยู่บนผลิตภัณฑ์ที่ผลิตไม่เป็นไปตามแบบหรือมาตรฐาน
- (๓) ลักษณะ ประเภท หรือชนิดของเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิต รวมทั้งวัตถุดิบหรือสิ่งที่จะนำมาใช้ในการผลิต
- (๔) การจัดให้มีคู่มือการทำงานเกี่ยวกับการผลิต
- (๕) การจัดให้มีบันทึกข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการผลิต ตลอดจนการเก็บรักษานบันทึกกล่าวไว้ในสถานที่ผลิต เพื่อประโยชน์ในการควบคุมหรือตรวจสอบ
- (๖) การรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการผลิตตามหลักเกณฑ์และระยะเวลาที่กำหนด
- (๗) การควบคุมคุณภาพการผลิต
- (๘) เรื่องอื่นที่เกี่ยวกับการควบคุมการผลิต

มาตรา ๔๑/๑๙ ในกรณีที่มีการออกใบอนุญาตตามบทบัญญัติในส่วนนี้กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตต้องเป็นนิติบุคคล และต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำตามที่รัฐมนตรีกำหนด หากทุนจดทะเบียนดังกล่าวมีจำนวนเกินกว่าห้าร้อยล้านบาท รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการbinพลเรือนมีอำนาจประกาศกำหนดให้มีการขออนุญาตเบื้องต้นต่ออธิบดีก่อนการดำเนินการจัดตั้งนิติบุคคลสำหรับกิจการนั้นได้

คุณสมบัติของผู้ขออนุญาต หลักเกณฑ์และวิธีการในการยื่นขออนุญาตเบื้องต้น และการอนุญาตเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในการอนุญาตเบื้องต้นตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขและระยะเวลาให้ผู้ขออนุญาตเบื้องต้นดำเนินการเพื่อให้มีคุณสมบัติครบถ้วนได้ แต่ต้องไม่เกินหกเดือน และในกรณีที่มีเหตุอันสมควรที่ผู้ขออนุญาตไม่สามารถดำเนินการได้ภายในระยะเวลา

ดังกล่าว ผู้ขออนุญาตอาจขอขยายระยะเวลาต่ออธิบดีได้อีกหนึ่งครั้ง และอธิบดีอาจอนุญาตให้ขยายระยะเวลาได้แต่ต้องไม่เกินสามเดือน

ทุนจดทะเบียนจำนวนเกินกว่าห้าร้อยล้านบาทขึ้นไปตามวรรคหนึ่ง อาจกำหนดให้มากกว่านั้นได้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

#### ๑. การผลิตอากาศยานและส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน

มาตรา ๔๑/๒๐ การผลิตอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่มีใบรับรองแบบต้องผลิตตามแบบที่ได้รับการรับรอง

การผลิตอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่ไม่ต้องมีใบรับรองแบบตามมาตรา ๓๖ วรรคสาม ต้องผลิตให้มีความปลอดภัยในการใช้งานตามหลักเกณฑ์และวิธีการในข้อกำหนดของอธิบดี

มาตรา ๔๑/๒๑ ห้ามมิให้ผู้ใดผลิตอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานจากอธิบดี

การขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๒๒ ภายใต้บังคับมาตรา ๔๑/๓๐ ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยานต้องมีคุณสมบัติและลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นนิติบุคคลตามมาตรา ๔๑/๒๓

(๒) มีเงินทุนเพียงพอแก่การผลิตอากาศยาน ตามจำนวนที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือน

(๓) มีบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญเพียงพอในการผลิตอากาศยานตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการเทคนิค

(๔) ลักษณะอื่นตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๒๓ ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยานต้องเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย และมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร โดย

(๑) มีทุนจดทะเบียนตามจำนวนที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือน

(๒) มีทุนจดทะเบียนซึ่งเป็นของผู้มีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๑/๒๔

(๓) มีวัตถุประสงค์เพื่อการผลิตอากาศยาน หากมีวัตถุประสงค์เพื่อกิจการอื่นด้วยต้องเป็นวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวข้องกับการผลิตอากาศยานตามที่อธิบดีเห็นชอบ

(๔) อำนวยการบริหารกิจการอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลผู้มีสัญชาติไทย ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๑/๒๕

(๕) กรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการไม่มีลักษณะต้องห้ามตาม หลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา ๔๑/๒๖

(๖) ต้องได้รับหรือมีสิทธิในใบรับรองแบบอากาศยาน หรือมีสิทธิในแบบอากาศยานที่ไม่ต้องมีใบรับรองแบบตามมาตรา ๓๖ วรรคสาม ที่ประสงค์จะทำการผลิต

(๗) ไม่อยู่ในระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาตผลิตตามหมวดนี้ หรือถูกเพิกถอน ใบอนุญาตผลิตตามหมวดนี้มายังไม่ครบสามปีนับแต่วันที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตผลิต

(๘) ลักษณะอื่นตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ในกรณีที่เป็นการผลิตอากาศยานที่ไม่ต้องมีใบรับรองแบบตามมาตรา ๓๖ วรรคสาม ผู้ขออาจเป็นนิติบุคคลประเภทอื่นนอกจากที่กำหนดในวรรคหนึ่งก็ได้

มาตรา ๔๑/๒๕ ทุนของผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ต้องเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของทุนทั้งหมด ไม่ว่าจะบุคคลแต่ละประเภทโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกัน ดังต่อไปนี้

(๑) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(๒) กระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานของรัฐ

(๓) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งทุนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดของทุนทั้งหมดเป็นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย ทั้งนี้ หุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ ให้นับเป็นทุนของบุคคลซึ่งไม่มีสัญชาติไทย

(๔) ห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดมีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทย

(๕) ห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียน ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดมีสัญชาติไทย

(๖) นิติบุคคลอื่น ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

นิติบุคคลตามวรรคหนึ่ง (๓) (๔) (๕) หรือ (๖) ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และในกรณีที่นิติบุคคลดังกล่าวมีนิติบุคคลเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วน นิติบุคคลที่เป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนนั้น จะต้องมีทุนเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยตามมาตรานี้ด้วย

มาตรา ๔๑/๒๕ อำนวยการบริหารกิจการของผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลผู้มีสัญชาติไทย

ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าอำนวยการบริหารกิจการ ไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของบุคคลผู้มีสัญชาติไทย

(๑) มีกรรมการที่ไม่มีสัญชาติไทยตั้งแต่กึ่งหนึ่งขึ้นไป

(๒) ผู้จัดการหรือผู้มีอำนาจจัดการไม่มีสัญชาติไทย หรือ

(๓) มีการบริหารที่อยู่ภายใต้การครอบงำของผู้ไม่มีสัญชาติไทยตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่รัฐมนตรีเห็นว่าการผลิตอากาศยานของผู้ขอรับใบอนุญาตต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงจากต่างประเทศ ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการเทคนิคมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามมาตรานี้ให้แก่ผู้ขอรับใบอนุญาตนั้นได้ แต่ต้องไม่เกินห้าปีนับแต่วันได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานแบบนั้น

มาตรา ๔๑/๒๖ กรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ  
 (๒) เป็นบุคคลล้มละลาย  
 (๓) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยานซึ่งถูกเพิกถอนใบอนุญาตผลิตอากาศยานอันเป็นผลมาจากการบริหารกิจการของผู้นั้น

(๕) เคยถูกลงโทษทางวินัยให้พ้นจากตำแหน่งในส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากทุจริตต่อหน้าที่

(๖) เคยถูกถอดถอนออกจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(๗) เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการหรือใบอนุญาตประกอบวิชาชีพอันเนื่องจากการทำความผิดที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๘) เคยเป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการอันเนื่องจากการทำความผิดที่กระทบต่อความไว้วางใจของประชาชนตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๙) ลักษณะต้องห้ามอย่างอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๒๗ ก่อนออกใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ให้อธิบดีตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ขอแบบอากาศยานที่ขออนุญาตผลิต ตลอดจนสถานที่และวิธีการผลิตของผู้ขอ

อธิบดีจะออกใบอนุญาตผลิตอากาศยานให้แก่ผู้ขอได้ เมื่อปรากฏว่า

(๑) ผู้ขอมีคุณสมบัติและลักษณะตามมาตรา ๔๑/๒๖

(๒) ผู้ขอมีขีดความสามารถที่จะผลิตอากาศยานได้ถูกต้องตามใบรับรองแบบหรือตามแบบที่ได้รับอนุญาตให้ผลิตในกรณีที่เป็นการผลิตอากาศยานที่ไม่ต้องมีใบรับรองแบบตามมาตรา ๓๖ วรรคสาม และ

(๓) ผู้ขอได้จัดให้มีการควบคุมคุณภาพการผลิตตามมาตรา ๔๑/๑๘ (๗)

ในการออกใบอนุญาตผลิตอากาศยาน อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการผลิตได้ตามที่เห็นสมควร

ใบอนุญาตผลิตอากาศยานให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๔๑/๒๘ ใบอนุญาตผลิตอากาศยานให้มีอายุคราวละไม่เกินสามสิบปี ทั้งนี้ การกำหนดอายุใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๒๙ การขอต่ออายุใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตยื่นคำขอต่ออธิบดีก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุอย่างน้อยหกสิบวัน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่ออธิบดีได้ตรวจสอบคุณสมบัติและขีดความสามารถของผู้ขอแล้ว หากปรากฏว่าผู้ขอคงมีคุณสมบัติและมีขีดความสามารถในการผลิตได้ตามใบอนุญาต ให้อธิบดีต่ออายุใบอนุญาต ทั้งนี้ ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๑/๒๘

เมื่อได้ยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตดำเนินการผลิตอากาศยานนั้นต่อไปได้ จนกว่าอธิบดีจะสั่งไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาต

มาตรา ๔๑/๓๐ ถ้าผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยานเป็นผู้ได้รับใบรับรองแบบผู้ขออาจขอให้อธิบดีออกใบอนุญาตผลิตอากาศยานเป็นการชั่วคราวสำหรับการผลิตตามใบรับรองแบบนั้นได้ และให้อธิบดีมีอำนาจออกใบอนุญาตผลิตอากาศยานเป็นการชั่วคราวได้เป็นระยะเวลาไม่เกินหนึ่งปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต แต่ไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ผู้ขอได้รับใบรับรองแบบ โดยให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๔๑/๑๙ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

การควบคุมการผลิตตามใบอนุญาตผลิตอากาศยานเป็นการชั่วคราวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่พ้นระยะเวลาตามวรรคหนึ่ง แต่ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานเป็นการชั่วคราวยังไม่มีคุณสมบัติเพียงพอที่จะได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน เมื่อผู้ได้รับใบอนุญาตมีคำขอ ให้อธิบดีมีอำนาจขยายระยะเวลาได้อีกหนึ่งครั้ง แต่ทั้งนี้ไม่เกินหนึ่งปี

มาตรา ๔๑/๓๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๒๑ และมาตรา ๔๑/๓๐ ย่อมมีสิทธิผลิตลำตัวอากาศยาน และชิ้นส่วนของอากาศยานด้วย ทั้งนี้ ตามแบบวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่กำหนดในใบอนุญาต

ผู้ได้รับใบอนุญาตที่ประสงค์จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการผลิตให้แตกต่างไปจากที่ได้รับอนุญาต ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๓๒ ห้ามมิให้ผู้ใดผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานจากอธิบดี

การขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๓๓ ให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๒ มาตรา ๔๑/๒๓ มาตรา ๔๑/๒๔ มาตรา ๔๑/๒๕ มาตรา ๔๑/๒๖ และมาตรา ๔๑/๒๗ มาใช้บังคับกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน การออกใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานและการออกใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานเป็นการชั่วคราวโดยอนุโลม

ใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๔๑/๓๔ ใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานให้มีอายุคราวละไม่เกินยี่สิบปี ทั้งนี้ การกำหนดอายุใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

การต่ออายุใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ให้ต่อได้ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง และให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๙ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๓๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๓๒ ย่อมมีสิทธิผลิตชิ้นส่วนของส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานด้วย ทั้งนี้ ตามแบบ วิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่กำหนดในใบอนุญาต

ผู้ได้รับใบอนุญาตที่ประสงค์จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการผลิตให้แตกต่างไปจากที่ได้รับอนุญาต ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดี ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

## ๒. การผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ

มาตรา ๔๑/๓๖ การผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพสำหรับใช้ติดตั้งกับอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่มีใบรับรองแบบ ต้องผลิตตามแบบที่ได้รับการรับรองหรือตามมาตรฐานความสมควรเดินอากาศที่ใช้กับอากาศยานที่จะนำไปติดตั้ง

การผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพสำหรับใช้ติดตั้งกับอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่ไม่ต้องมีใบรับรองแบบตามมาตรา ๓๖ วรรคสาม ต้องผลิตให้มีความปลอดภัยในการใช้งานตามหลักเกณฑ์และวิธีการในข้อกำหนดของอธิบดี

มาตรา ๔๑/๓๗ ห้ามมิให้ผู้ใดผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ทดแทนในอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานซึ่งไม่ใช่บริษัท เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ

การขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ความในวรรคหนึ่ง มิให้ใช้บังคับแก่

(๑) การผลิตชิ้นส่วนภายใต้ใบอนุญาตผลิตอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๒๑ หรือใบอนุญาตผลิตอากาศยานเป็นการชั่วคราวตามมาตรา ๔๑/๓๐

(๒) การผลิตชิ้นส่วนภายใต้ใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๓๒ หรือใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานเป็นการชั่วคราวตามมาตรา ๔๑/๓๓

(๓) การผลิตชิ้นส่วนมาตรฐานซึ่งคณะกรรมการเทคนิคประกาศกำหนดให้ใช้กับอากาศยานได้ตามมาตรา ๓๔ วรรคสอง

(๔) การผลิตชิ้นส่วนโดยเจ้าของอากาศยานหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อใช้ในการบำรุงรักษาอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานของตนตามมาตรา ๔๑/๔๔

(๕) การผลิตชิ้นส่วนโดยหน่วยซ่อมเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่ตนรับบำรุงรักษาตามมาตรา ๔๑/๑๐๕

มาตรา ๔๑/๓๘ ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพต้องเป็นนิติบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) และมาตรา ๔๑/๒๕ วรรคสาม มาใช้บังคับกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๓๙ ก่อนออกใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ ให้อธิบดีตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ขอ แบบชิ้นส่วนรับรองคุณภาพที่ขออนุญาตผลิต ตลอดจนสถานที่และวิธีการผลิตของผู้ขอ

อธิบดีจะออกใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพให้แก่ผู้ขอได้ เมื่อปรากฏว่า

(๑) ผู้ขอมีคุณสมบัติและลักษณะตามมาตรา ๔๑/๓๘

(๒) ผู้ขอมีขีดความสามารถที่จะผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพได้ถูกต้องตามแบบที่ขออนุญาต

(๓) แบบชิ้นส่วนรับรองคุณภาพที่ขออนุญาตผลิต เป็นแบบที่เหมือนกับแบบชิ้นส่วนของอากาศยานหรือของส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามแบบที่ได้รับการรับรองหรือเป็นแบบที่ได้ออกแบบชิ้นใหม่ตามมาตรฐานความสมควรเดินอากาศที่ใช้ในการออกแบบอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานนั้น

(๔) แบบชิ้นส่วนรับรองคุณภาพที่ขออนุญาตผลิตมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานทางเทคนิคตามมาตรา ๓๔ (๑)

(๕) ผลการทดสอบชิ้นส่วนรับรองคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในแบบที่ขออนุญาต และ

(๖) ผู้ขอได้จัดให้มีการควบคุมคุณภาพการผลิตตามมาตรา ๔๑/๑๘ (๗)



ในการออกใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการผลิตและการใช้งานของชิ้นส่วนรับรองคุณภาพนั้นได้ตามที่เห็นสมควรและให้ถือว่า การออกใบอนุญาตเป็นการรับรองแบบชิ้นส่วนรับรองคุณภาพที่ขออนุญาตผลิตด้วย

ใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๔๑/๔๐ ใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพให้มีอายุคราวละไม่เกินสิบปี ทั้งนี้ การกำหนดอายุใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

การต่ออายุใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ ให้ต่อได้ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งและให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๙ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๔๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพต้องผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพตามแบบ วิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่กำหนดในใบอนุญาต

มาตรา ๔๑/๔๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพที่ประสงค์จะทำการผลิตแตกต่างจากแบบที่ได้รับการรับรองตามใบอนุญาตผลิต ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่เป็นการแก้ไขตัดแปลงที่ไม่ใช่สาระสำคัญ ให้มีสิทธิแก้ไขแบบและผลิตโดยใช้ใบอนุญาตเดิมได้ และให้แจ้งอธิบดีทราบโดยไม่ชักช้า แต่หากอธิบดีเห็นว่าการแก้ไขตัดแปลงดังกล่าวเป็นการแก้ไขตัดแปลงในสาระสำคัญ ให้อธิบดีสั่งให้ดำเนินการตาม (๒) ทั้งนี้ การแจ้งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๒) ในกรณีที่เป็นการแก้ไขตัดแปลงในสาระสำคัญ จะต้องขออนุญาตจากอธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และเมื่ออธิบดีทำการตรวจสอบแบบที่แก้ไขตัดแปลงแล้ว เห็นว่าชิ้นส่วนรับรองคุณภาพที่ผลิตตามแบบดังกล่าวมีคุณสมบัติในการใช้งานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานความสมควรเดินอากาศที่ใช้กับอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามแบบที่ได้รับการรับรองแบบเดิม ให้อธิบดีแก้ไขใบอนุญาตฉบับเดิมหรือออกใบอนุญาตฉบับใหม่ให้แก่ผู้ขอ

มาตรา ๔๑/๔๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพที่ประสงค์จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการผลิตให้แตกต่างไปจากที่ได้รับอนุญาตให้ยื่นคำขออนุญาตต่ออธิบดี

การขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการผลิตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๔๔ เจ้าของอากาศยาน ผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ประสงค์จะผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานของตน ให้ยื่นคำขออนุญาตต่ออธิบดี ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่ออธิบดีเห็นว่าผู้ขอมีขีดความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนได้มาตรฐานความสมควรเดินอากาศของอากาศยานหรือของส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ให้อธิบดีออกใบอนุญาตตามคำขอโดยจะกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการผลิตและการทำงานของชิ้นส่วนดังกล่าวได้ตามที่เห็นสมควร

มาตรา ๔๑/๔๕ ให้นำความในมาตรา ๔๑/๙ และมาตรา ๔๑/๑๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลมกับการสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพทำการแก้ไขแบบชิ้นส่วนรับรองคุณภาพการออกคำสั่งกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการใช้งานชิ้นส่วนรับรองคุณภาพรวมทั้งการประกาศคำสั่งกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการใช้งานแบบชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ

### ๓. การผลิตบริษัท

มาตรา ๔๑/๔๖ การผลิตบริษัทสำหรับใช้ติดตั้งกับอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่มีใบรับรองแบบ ต้องผลิตตามมาตรฐานทางเทคนิคของบริษัทตามมาตรา ๓๔ (๑)

มาตรา ๔๑/๔๗ ห้ามมิให้ผู้ใดผลิตบริษัท เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตผลิตบริษัทจากอธิบดี

การขอรับใบอนุญาตและการออกใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๔๘ ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตบริษัทตามมาตรา ๔๑/๔๗ ต้องเป็นนิติบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๔๙ ก่อนออกใบอนุญาตผลิตบริษัท ให้อธิบดีตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ขอแบบบริษัทที่ขออนุญาตผลิต ตลอดจนสถานที่และวิธีการผลิตของผู้ขอ

อธิบดีจะออกใบอนุญาตผลิตบริษัทให้แก่ผู้ขอได้ เมื่อปรากฏว่า

(๑) ผู้ขอมีคุณสมบัติและลักษณะตามมาตรา ๔๑/๔๘

(๒) ผู้ขอมีขีดความสามารถที่จะผลิตบริษัทได้ถูกต้องตามแบบที่ขออนุญาต

(๓) แบบบริษัทที่ขออนุญาตผลิตมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานทางเทคนิคตามมาตรา ๓๔

(๔) ผลการทดสอบบริษัทเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในแบบที่ขออนุญาตผลิต และ

(๕) ผู้ขอได้จัดให้มีการควบคุมคุณภาพการผลิตตามมาตรา ๔๑/๑๘ (๗)

ในการออกใบอนุญาตผลิตบริษัท อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการผลิตและการใช้งานของบริษัทนั้นได้ตามที่เห็นสมควร และให้ถือว่าการออกใบอนุญาตเป็นการรับรองแบบบริษัทที่ขออนุญาตผลิตด้วย

ใบอนุญาตผลิตบริษัทให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๔๑/๕๐ ใบอนุญาตผลิตบริษัทให้มีอายุคราวละไม่เกินสิบปี ทั้งนี้ การกำหนดอายุใบอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

การต่ออายุใบอนุญาตผลิตบริษัท ให้ต่อได้ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง และให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๙ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๕๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตบริษัทต้องผลิตบริษัทตามแบบวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต

มาตรา ๔๑/๕๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตบริษัทที่ประสงค์จะทำการผลิตแตกต่างไปจากแบบที่ได้รับการรับรองตามใบอนุญาตผลิต ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่มีการแก้ไขตัดแปลงที่ไม่ใช่สาระสำคัญ ให้มีสิทธิแก้ไขแบบและผลิตโดยใช้ใบอนุญาตเดิมได้ และให้แจ้งอธิบดีทราบโดยไม่ชักช้า แต่หากอธิบดีเห็นว่าการแก้ไขตัดแปลงดังกล่าวเป็นการแก้ไขตัดแปลงในสาระสำคัญ ให้อธิบดีสั่งให้ดำเนินการตาม (๒) ทั้งนี้ การแจ้งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๒) ในกรณีที่มีการแก้ไขตัดแปลงในสาระสำคัญ จะต้องขออนุญาตจากอธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวงและเมื่ออธิบดีทำการตรวจสอบแบบที่ขอแก้ไขตัดแปลงแล้ว เห็นว่าบริษัทที่ผลิตตามแบบดังกล่าวมีคุณสมบัติในการใช้งานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานทางเทคนิคที่คณะกรรมการเทคนิคกำหนด ให้อธิบดีแก้ไขใบอนุญาตฉบับเดิมหรือออกใบอนุญาตฉบับใหม่ให้แก่ผู้ขอ

มาตรา ๔๑/๕๓ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตบริษัทที่ประสงค์จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการผลิตให้แตกต่างไปจากที่ได้รับอนุญาต ให้ยื่นคำขออนุญาตต่ออธิบดี

การขอแก้ไขเปลี่ยนแปลงวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการผลิตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๕๔ ให้นำความในมาตรา ๔๑/๙ และมาตรา ๔๑/๑๑ มาใช้บังคับโดยอนุโลมกับการสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตบริษัททำการแก้ไขแบบบริษัท การออกคำสั่งกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการใช้งานบริษัท รวมทั้งการประกาศคำสั่งกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการใช้งานแบบบริษัท

มาตรา ๔๑/๕๕ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตหรือมีสิทธิผลิตผลิตภัณฑ์ตามความในส่วนนี้ ต้องทำเครื่องหมายและรหัสกำกับไว้ที่ผลิตภัณฑ์

ลักษณะของเครื่องหมายและรหัส และวิธีแสดงเครื่องหมายและรหัสตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๕๖ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์ติดกำกับหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศที่อธิบดีออกให้ตามมาตรา ๔๑/๗๔ ไว้กับส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชั้นส่วนรับรองคุณภาพ หรือบริภัณฑ์ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๕๗ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมการผลิตผลิตภัณฑ์ตามความในส่วนนี้ ให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในโรงงาน อาคาร หรือสถานที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตในระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก หรือในระหว่างเวลาทำการของสถานที่ดังกล่าว เพื่อตรวจสอบการผลิตและเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง

(๒) ตรวจสอบการผลิต รวมทั้งยึดหรืออายัดผลิตภัณฑ์ที่ผลิต

(๓) ตรวจสอบ รวมทั้งยึดหรืออายัด เอกสารและหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการผลิตเพื่อตรวจสอบ

(๔) สั่งระงับการผลิตในส่วนที่ไม่เป็นไปตามคู่มือการทำงานเกี่ยวกับการผลิต หรือที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย

(๕) นำผลิตภัณฑ์ที่ผลิตไปทำการตรวจสอบหรือทดสอบ

(๖) สั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตนำผลิตภัณฑ์ที่ผลิตไปทำการตรวจสอบหรือทดสอบ

(๗) มีหนังสือเรียกบุคคลใดมาให้ถ้อยคำหรือให้ส่งเอกสารหรือวัตถุใดมาเพื่อประกอบการพิจารณา

มาตรา ๔๑/๕๘ อธิบดีมีอำนาจพักใช้ใบอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์ได้ ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ยินยอมให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของอธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๔๑/๕๗

(๒) ผู้ได้รับใบอนุญาตไม่อาจควบคุมคุณภาพหรือรักษาขีดความสามารถในการผลิตผลิตภัณฑ์ให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในหมวดนี้

มาตรา ๔๑/๕๙ อธิบดีมีอำนาจเพิกถอนใบอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์ได้ ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ได้รับใบอนุญาตขาดคุณสมบัติในสาระสำคัญที่ไม่อาจแก้ไขได้ หรือขาดคุณสมบัติอื่นและไม่แก้ไขภายในกำหนดระยะเวลาตามคำสั่งของอธิบดี

(๒) ผู้ได้รับใบอนุญาตไม่อาจควบคุมคุณภาพหรือไม่อาจรักษาไว้ซึ่งขีดความสามารถในการผลิตผลิตภัณฑ์ให้ได้มาตรฐาน ทั้งนี้ ภายในกำหนดระยะเวลาตามคำสั่งของอธิบดีที่สั่งให้แก้ไขปรับปรุง

(๓) ผู้ได้รับใบอนุญาตถูกพักใช้ใบอนุญาตเกินกว่าสองครั้ง ในช่วงเวลาสองปี

(๔) ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพหรือใบอนุญาตผลิตบริษัทที่ไม่แก้ไขแบบภายในระยะเวลาที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๔๑/๔๕ หรือมาตรา ๔๑/๕๔

มาตรา ๔๑/๖๐ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์ จะโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้แก่บุคคลอื่นไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดี

การยื่นคำขอโอนสิทธิตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

#### ส่วนที่ ๔

#### ความสมควรเดินอากาศ

##### ๑. การรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน

มาตรา ๔๑/๖๑ อากาศยานที่ใช้ในการเดินอากาศในราชอาณาจักร ต้องมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศที่ออกให้สำหรับอากาศยานนั้น ตามความในส่วนนี้

มาตรา ๔๑/๖๒ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศมีสองแบบ คือ

(๑) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศแบบมาตรฐาน ออกให้สำหรับอากาศยานที่ใช้งานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนส่งคน หรือของ รวมทั้งสัตว์ และเป็นอากาศยานที่ได้สร้างขึ้นตามแบบในใบรับรองแบบมาตรฐานตามมาตรา ๓๗ (๑) หรือตามแบบที่มีหนังสือรับรองตามมาตรา ๔๑/๑๔

(๒) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศแบบพิเศษมีสี่ประเภท ได้แก่

(ก) ประเภทที่หนึ่ง ออกให้สำหรับอากาศยานที่ใช้งานเพื่อวัตถุประสงค์ นอกจากการขนส่งคน หรือของ รวมทั้งสัตว์ และเป็นอากาศยานที่สร้างขึ้นตามแบบในใบรับรองแบบเฉพาะตามมาตรา ๓๗ (๒) หรือตามแบบที่มีหนังสือรับรองตามมาตรา ๔๑/๑๔

(ข) ประเภทที่สอง ออกให้สำหรับอากาศยานที่ใช้งานเพื่อวัตถุประสงค์ในการบินทดลองเพื่อออกใบรับรองแบบตามมาตรา ๔๑/๒ วรรคหนึ่ง หรือใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติมตามมาตรา ๔๑/๕ วรรคสอง (๒) (ก) หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(ค) ประเภทที่สาม ออกให้สำหรับอากาศยานที่ใช้งานเพื่อวัตถุประสงค์ชั่วคราวและเป็นอากาศยานที่สร้างขึ้นตามแบบในใบรับรองแบบเป็นการชั่วคราวตามมาตรา ๔๑/๔

(ง) ประเภทที่สี่ ออกให้สำหรับอากาศยานที่ใช้งานเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ โดยไม่ต้องมีใบรับรองแบบตามมาตรา ๓๖ วรรคสาม

ใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามมาตรานี้จะออกให้แก่อากาศยานที่จดทะเบียนแล้ว และมีความปลอดภัยเพื่อใช้งานตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

มาตรา ๔๑/๖๓ ภายใต้บังคับมาตรา ๔๑/๖๕ ผู้ขอรับใบสำคัญสมควรเดินอากาศต้องเป็นผู้จดทะเบียนอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

การขอรับใบสำคัญสมควรเดินอากาศอาจยื่นขอพร้อมกับการขอรับใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานก็ได้ แต่จะออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศได้ต่อเมื่อได้ออกใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานแล้ว

มาตรา ๔๑/๖๔ เมื่ออธิบดีได้รับคำขอใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ให้อธิบดีตรวจอากาศยานลำที่ขอ รวมทั้งจัดให้มีหรือสั่งให้ผู้ขอทำการทดสอบตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยหากเห็นว่าอากาศยานนั้นเป็นไปตามแบบที่ได้รับการรับรอง หรือตามหลักเกณฑ์และวิธีการผลิตในข้อกำหนดของอธิบดีตามมาตรา ๔๑/๖๐ วรรคสอง และอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย ให้อธิบดีออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามแบบที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๑/๖๒ แก่ผู้ขอ

อธิบดีอาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางอากาศให้เป็นเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศแทนอธิบดีได้

มาตรา ๔๑/๖๕ ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจการเดินอากาศที่นำอากาศยานต่างประเทศมาประกอบกิจการในราชอาณาจักรตามสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นทำนองเดียวกัน อาจขอรับใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามความในหมวดนี้ได้ หากมีความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๔๑/๖๖ ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานประสงค์จะให้พนักงานของตนออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับอากาศยานที่ตนทำการผลิตขึ้น ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดี ถ้าอธิบดีเห็นว่าผู้ได้รับใบอนุญาตและพนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตมีความสามารถและความรับผิดชอบเพียงพอ ให้อธิบดีออกใบอนุญาตให้พนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตนั้นเป็นผู้ออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับอากาศยานแบบที่ผู้ได้รับใบอนุญาตทำการผลิตได้

คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศ การขอ การออก การพักใช้ และการเพิกถอนใบอนุญาตให้เป็นผู้ออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

ใบอนุญาตให้เป็นผู้ออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนดและให้มีอายุคราวละไม่เกินหนึ่งปี

พนักงานที่ได้รับใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนดและให้พนักงานดังกล่าวเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

การออกใบอนุญาต การพักใช้ และการเพิกถอนใบอนุญาตให้เป็นผู้ออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศให้เป็นที่สุด

มาตรา ๔๑/๖๗ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามมาตรา ๔๑/๖๒ ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยให้มีรายการอย่างน้อยดังต่อไปนี้

(๑) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศแบบมาตรฐาน

- (ก) ชื่อประเทศไทย
- (ข) ชื่อหน่วยงานที่ออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศ
- (ค) เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียนอากาศยาน
- (ง) ชื่อผู้สร้าง ชื่อแบบ และเลขหมายชุดของอากาศยานของผู้สร้าง
- (จ) ประเภทการใช้งานของอากาศยานตามมาตรา ๓๔ วรรคสาม
- (ฉ) วันออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศ และวันหมดอายุ
- (ช) ลายมือชื่อและตำแหน่งของเจ้าหน้าที่ผู้ออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศ
- (ซ) ข้อความที่ระบุว่าได้ออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามอนุสัญญาและตามพระราชบัญญัตินี้

(๒) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศแบบพิเศษ ให้มีรายการตาม (๑) (ก) (ข) (ค) (ง) (จ) (ฉ) และ (ซ) และเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการใช้อากาศยาน

มาตรา ๔๑/๖๘ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ให้มีอายุดังต่อไปนี้

- (๑) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศแบบมาตรฐาน ให้มีอายุคราวละสามปี
- (๒) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศแบบพิเศษ
  - (ก) ประเภทที่หนึ่ง ให้มีอายุคราวละสามปี
  - (ข) ประเภทที่สอง ให้มีอายุคราวละไม่เกินหนึ่งปี ทั้งนี้ ต้องไม่เกินกำหนดระยะเวลาที่อธิบดีอนุญาตให้ผู้ขอใบรับรองแบบดำเนินการสร้างอากาศยานต้นแบบหรือต้นแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานให้แล้วเสร็จตามมาตรา ๓๘ วรรคสาม หรือระยะเวลาที่จะใช้ทำการบินตามวัตถุประสงค์อื่นตามมาตรา ๔๑/๖๒ (๒) (ข)
  - (ค) ประเภทที่สาม ให้มีอายุคราวละหนึ่งปี
  - (ง) ประเภทที่สี่ ให้มีอายุคราวละหนึ่งปี

มาตรา ๔๑/๖๙ การขอต้ออายุใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ให้ผู้ได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศยื่นคำขอต้ออภิตีก่อนใบสำคัญสมควรเดินอากาศสิ้นอายุอย่างน้อยหกสัปดาห์นี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่ออภิตีได้ตรวจอากาศยาน ประวัติการบำรุงรักษา รวมทั้งจัดให้มีหรือสั่งให้ผู้ขอทำการทดสอบตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยแล้ว ให้อภิตีต้ออายุใบสำคัญสมควรเดินอากาศให้แก่อากาศยานตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามมาตรา ๔๑/๖๘ หากอภิตีเห็นว่า

(๑) ในกรณีอากาศยานที่มีใบรับรองแบบ อากาศยานนั้นได้รับการบำรุงรักษาให้คงสภาพตามแบบที่ได้รับการรับรอง และตามคำสั่งความสมควรเดินอากาศ และอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย

(๒) ในกรณีอากาศยานที่ไม่มีใบรับรองแบบ อากาศยานนั้นได้รับการบำรุงรักษาตามที่คณะกรรมการเทคนิคกำหนด และอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย

มาตรา ๔๑/๗๐ ภายใต้บังคับมาตรา ๔๑/๘๕ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศเป็นอันล้นผลเมื่อมีเหตุหนึ่งเหตุใดดังต่อไปนี้

(๑) ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานลำนั้นเป็นอันใช้ไม่ได้ตามมาตรา ๓๒

(๒) ใบรับรองแบบอากาศยาน หรือใบรับรองแบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานถูกเพิกถอนตามมาตรา ๔๑/๑๐ วรรคหนึ่ง

(๓) มีการตัดแปลงอากาศยานโดยฝ่าฝืนมาตรา ๔๑/๗๘

(๔) อภิตีสั่งเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามมาตรา ๔๑/๘๗ หรือ

(๕) อากาศยานนั้นได้รับความเสียหายหรือชำรุดจนอยู่ในสภาพอันตรายที่ผู้ประจำหน้าที่ไม่สามารถแก้ไขได้

มาตรา ๔๑/๗๑ ผู้ใดประสงค์จะขอรับใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับการส่งออกอากาศยานให้ยื่นคำขอต้ออภิตีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่ออภิตีได้รับคำขอต้อตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้อภิตีตรวจอากาศยาน รวมทั้งจัดให้มีหรือสั่งให้ผู้ขอทำการทดสอบตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัย หากเห็นว่าอากาศยานนั้นเป็นไปตามมาตรฐานอากาศยานตามมาตรา ๓๔ และตามข้อกำหนดของประเทศที่จะส่งไป และอยู่ในสภาพใช้งานได้อย่างปลอดภัย ให้อภิตีออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับการส่งออกให้แก่ผู้ขอ และให้นำความในมาตรา ๔๑/๖๔ วรรคสอง และมาตรา ๔๑/๖๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับการส่งออกอากาศยาน ให้เป็นไปตามแบบที่อภิตีประกาศกำหนด โดยให้มีรายการอย่างน้อยดังต่อไปนี้

(๑) ชื่อหน่วยงานที่ออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับการส่งออกอากาศยาน

(๒) ชื่อผู้สร้าง ชื่อแบบ และเลขหมายชุดของอากาศยานของผู้สร้าง



- (๓) วันออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับการส่งออกอากาศยาน
- (๔) ข้อความที่ระบุว่า เป็นอากาศยานใหม่หรืออากาศยานที่ใช้งานแล้ว
- (๕) ลายมือชื่อเจ้าหน้าที่ผู้ออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับการส่งออก

อากาศยาน

มาตรา ๔๑/๗๒ ภายใต้บังคับมาตรา ๔๑/๖๕ อากาศยานต่างประเทศที่ใช้ในการเดินอากาศในราชอาณาจักร ต้องมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศที่ออกให้สำหรับอากาศยานลำนั้นตามกฎหมายของประเทศที่จดทะเบียนอากาศยานซึ่งเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือเป็นประเทศที่ทำความตกลงกับประเทศไทย ทั้งนี้ การออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศของประเทศดังกล่าวต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแห่งอนุสัญญา

## ๒. การรับรองความสมควรเดินอากาศของผลิตภัณฑ์อื่น

มาตรา ๔๑/๗๓ ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพและบริษัทที่จะใช้ติดตั้งกับอากาศยานที่มีใบรับรองแบบและใบสำคัญสมควรเดินอากาศได้ ต้องมีหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศติดกำกับไว้กับผลิตภัณฑ์ดังกล่าว เว้นแต่เป็นชิ้นส่วนมาตรฐาน

สำหรับผลิตภัณฑ์ตามวรรคหนึ่ง ที่จะนำไปติดตั้งกับอากาศยานที่ไม่มีใบรับรองแบบแต่มีใบสำคัญสมควรเดินอากาศแบบพิเศษตามมาตรา ๔๑/๖๒ (๒) (ง) ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอธิบดีที่ออกตามมาตรา ๔๑/๒๐ วรรคสอง หรือมาตรา ๔๑/๓๖ วรรคสอง

มาตรา ๔๑/๗๔ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์ที่ประสงค์จะขอรับหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศของส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพหรือบริษัทที่ทำการผลิต ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่ออธิบดีได้รับคำขอตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีตรวจสอบผลิตภัณฑ์ดังกล่าวรวมทั้งจัดให้มีหรือสั่งให้ผู้ขอทำการทดสอบตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัย หากเห็นว่าผลิตภัณฑ์นั้นเป็นไปตามมาตรฐานอากาศยานตามมาตรา ๓๔ และอยู่ในสภาพใช้งานได้อย่างปลอดภัย ให้อธิบดีออกหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศสำหรับผลิตภัณฑ์นั้นให้แก่ผู้ขอ และให้นำความในมาตรา ๔๑/๖๔ วรรคสอง และมาตรา ๔๑/๖๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

หนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๔๑/๗๕ ผู้ใดประสงค์จะขอหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศสำหรับการส่งออกซึ่งส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนรับรองคุณภาพหรือบริษัท ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้นำความในมาตรา ๔๑/๖๔ และมาตรา ๔๑/๖๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๗๖ ให้นำหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศของต่างประเทศที่อธิบดีประกาศกำหนด ใช้ได้เช่นเดียวกับหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศที่ออกตามความในหมวดนี้

อธิบดีจะประกาศกำหนดตามวรรคหนึ่งได้ต่อเมื่อประเทศนั้นมีมาตรฐานในการออกหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

### ๓. การคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ

มาตรา ๔๑/๗๗ เพื่อประโยชน์ในการคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ อากาศยานที่มีใบสำคัญสมควรเดินอากาศต้องได้รับการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย ดังนี้

(๑) อากาศยานที่มีใบรับรองแบบ ต้องได้รับการบำรุงรักษาให้คงสภาพตามแบบที่ได้รับการรับรอง และตามคำสั่งความสมควรเดินอากาศตามมาตรา ๔๑/๘๒

(๒) อากาศยานที่ไม่มีใบรับรองแบบ ต้องได้รับการบำรุงรักษาให้มีความปลอดภัยในการใช้งานตามข้อกำหนดของอธิบดีที่ออกตามมาตรา ๔๑/๒๐ วรรคสอง และตามคำสั่งความสมควรเดินอากาศตามมาตรา ๔๑/๘๒

หลักเกณฑ์ วิธีการ และกำหนดเวลาการบำรุงรักษาตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๔๑/๗๘ การแก้ไขดัดแปลงอากาศยานที่มีใบสำคัญสมควรเดินอากาศให้แตกต่างไปจากใบรับรองแบบจะกระทำมิได้ เว้นแต่อธิบดีจะให้ความเห็นชอบเป็นหนังสือตามมาตรา ๔๑/๕ วรรคสอง (๑) หรือมาตรา ๔๑/๗ วรรคสอง หรือได้รับใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติมตามมาตรา ๔๑/๕ วรรคสอง (๒) (ก) หรือมาตรา ๔๑/๖ วรรคสอง

มาตรา ๔๑/๗๙ ในการบำรุงรักษาอากาศยานที่มีใบสำคัญสมควรเดินอากาศที่ต้องใช้ชิ้นส่วนทดแทนเพื่อเปลี่ยน ดัดแปลง หรือแก้ไขอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนที่ใช้ทดแทนนั้นจะต้อง

(๑) เป็นผลิตภัณฑ์ที่ผลิตโดยผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์ หรือเป็นชิ้นส่วนที่ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมทำการดัดแปลงหรือทำขึ้นใหม่เพื่อใช้ในการบำรุงรักษาตามมาตรา ๔๑/๑๐๕ หรือ

(๒) เป็นชิ้นส่วนที่เจ้าของอากาศยาน ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศผลิตขึ้นใช้เองตามมาตรา ๔๑/๔๔ หรือเป็นชิ้นส่วนมาตรฐาน

มาตรา ๔๑/๘๐ ผู้จดทะเบียนอากาศยานมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มีการบันทึกประวัติการบำรุงรักษาอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานรวมทั้งการจัดเก็บหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศของส่วนประกอบสำคัญของ

อากาศยานขึ้นส่วนรับรองคุณภาพ และบริษัทที่ใช้ในการบำรุงรักษา เพื่อเป็นหลักฐานในการบำรุงรักษา

(๒) จัดทำรายงานการบำรุงรักษาอากาศยานให้อธิบดีทราบทุกหกเดือน

(๓) จัดทำรายงานเกี่ยวกับสาระสำคัญของอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในมาตรา

๓๒

(๔) แจกการสูญหายของอากาศยานโดยไม่ชักช้า

การปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดใน

กฎกระทรวง

ถ้ามีผู้ดำเนินการเดินอากาศสำหรับอากาศยานใด ให้หน้าที่ตามวรรคหนึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

มาตรา ๔๑/๘๑ เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าอากาศยานลำใดที่มีใบสำคัญสมควรเดินอากาศมีความไม่ปลอดภัยในการใช้งาน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานทำการตรวจโดยระบुरายการและกำหนดระยะเวลาที่ต้องทำการตรวจให้แล้วเสร็จไว้ด้วย

เมื่อได้ตรวจอากาศยานตามวรรคหนึ่งแล้ว หากพบข้อบกพร่องให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานทำการบำรุงรักษาอากาศยานตามมาตรา ๔๑/๗๗ พร้อมทั้งบันทึกประวัติและทำรายงานการบำรุงรักษาตามมาตรา ๔๑/๘๐ และถ้าข้อบกพร่องนั้นเป็นกรณีที่กระทบต่อความปลอดภัยในการใช้งานให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบทันที

มาตรา ๔๑/๘๒ เมื่อปรากฏว่าอากาศยานลำใดหรือแบบใดที่มีใบสำคัญสมควรเดินอากาศมีหรืออาจมีความไม่ปลอดภัยในการใช้งาน เพราะเหตุหนึ่งเหตุใดและเหตุดังกล่าวอาจเกิดขึ้นแก่อากาศยานลำอื่นที่สร้างขึ้นตามแบบอากาศยานนั้นหรือแบบอากาศยานอื่นที่มีลักษณะเดียวกันได้ ให้อธิบดีมีอำนาจออกคำสั่งความสมควรเดินอากาศดังต่อไปนี้ เพื่อให้อากาศยานแบบดังกล่าวใช้งานต่อไปได้โดยปลอดภัย

(๑) ให้มีการตรวจหรือแก้ไขอากาศยานดังกล่าวทุกลำหรือบางลำ

(๒) ให้ถอดเปลี่ยนส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชั้นส่วนของ

อากาศยาน

(๓) กำหนดหรือแก้ไขเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการใช้งานอากาศยาน

ในการออกคำสั่งความสมควรเดินอากาศตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีกำหนดรายการและระยะเวลาที่จะให้ดำเนินการ และให้นำความในมาตรา ๔๑/๘๑ วรรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๘๓ เมื่อเป็นที่ประจักษ์ว่าอากาศยานลำใดหรือแบบใดมีความไม่ปลอดภัยในการใช้งาน ให้อธิบดีสั่งห้ามอากาศยานลำนั้นหรือแบบนั้นหรือแบบอื่นที่มีลักษณะเดียวกันทำการบิน และให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานทำการแก้ไขจนมีความปลอดภัยในการใช้งาน

ทั้งนี้ เมื่ออากาศยานนั้นได้รับการบำรุงรักษาตามมาตรา ๔๑/๗๗ และได้รับการรับรองตามมาตรา ๔๑/๘๔ แล้ว ให้อธิบดียกเลิกคำสั่งห้ามทำการบิน

มาตรา ๔๑/๘๔ อากาศยานที่ได้รับการบำรุงรักษาแล้ว จะทำการบินได้ต่อเมื่อได้รับการรับรองโดยผู้ประจำหน้าที่ที่มีสิทธิทำการตามมาตรา ๔๕ หรือได้รับการรับรองโดยหน่วยซ่อมตามมาตรา ๔๑/๑๐๑ (๑)

มาตรา ๔๑/๘๕ ให้ใบสำคัญสมควรเดินอากาศเป็นอันใช้ไม่ได้เป็นการชั่วคราวเมื่อปรากฏว่ามีเหตุหนึ่งเหตุใดดังต่อไปนี้

(๑) ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชิ้นส่วนของอากาศยานที่นำมาเปลี่ยนทดแทนในอากาศยานไม่มีหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศตามมาตรา ๔๑/๗๓ วรรคหนึ่ง

(๒) อากาศยานนั้นไม่ได้รับการบำรุงรักษาตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และกำหนดเวลาการบำรุงรักษาที่อธิบดีประกาศกำหนดตามมาตรา ๔๑/๗๗ วรรคสอง

(๓) การเปลี่ยนผลิตภัณฑ์ตาม (๑) ในอากาศยาน ไม่ได้รับการรับรองการบำรุงรักษาตามมาตรา ๔๑/๘๔

(๔) เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งให้นายช่างทำการบำรุงรักษาตามมาตรา ๔๑/๘๘

เมื่ออากาศยานได้รับการบำรุงรักษาตามมาตรา ๔๑/๗๗ และได้รับการรับรองตามมาตรา ๔๑/๘๔ แล้ว ให้ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานลำนั้น เป็นอันใช้ได้ต่อไป

มาตรา ๔๑/๘๖ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งพักใช้ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานลำใดได้เมื่อผู้มีหน้าที่ตามมาตรา ๔๑/๘๐ ไม่จัดให้มีการบันทึกประวัติ หรือไม่ทำรายงานให้อธิบดีทราบหรือมีการบันทึกประวัติหรือทำรายงานไม่ตรงตามความจริง

มาตรา ๔๑/๘๗ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานลำใดหรือแบบใดได้ ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) เมื่ออธิบดีมีคำสั่งความสมควรเดินอากาศตามมาตรา ๔๑/๘๒ หรือเมื่ออธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีคำสั่งเกี่ยวกับความปลอดภัยตามมาตรา ๔๑/๘๑ หรือมาตรา ๔๑/๘๓ แล้ว อากาศยานลำนั้นหรือแบบนั้นไม่ได้รับการบำรุงรักษาตามรายการและระยะเวลาที่ระบุในคำสั่งของอธิบดีหรือของพนักงานเจ้าหน้าที่ โดยไม่มีเหตุอันสมควร

(๒) เมื่อผู้มีหน้าที่ตามมาตรา ๔๑/๘๐ ไม่จัดให้มีการบันทึกประวัติ หรือไม่ทำรายงานให้อธิบดีทราบ หรือมีการบันทึกประวัติหรือทำรายงานไม่ตรงตามความจริง ทั้งนี้ ในสาระสำคัญหรือเป็นประจำ

(๓) ไม่อาจแก้ไขอากาศยานลำนั้นหรือแบบนั้นให้มีความปลอดภัยได้

ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดเกณฑ์ที่ถือว่าเป็นการทำบันทึกประวัติหรือการรายงาน  
ไม่ตรงตามความจริงในสาระสำคัญหรือเป็นประจำตาม (๒) ได้ตามที่เห็นสมควร

มาตรา ๔๑/๘๘ ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าอากาศยานอยู่ในสภาพที่  
ไม่สามารถทำการบินได้อย่างปลอดภัย ให้แจ้งนายช่างทำการบำรุงรักษาอากาศยานให้อยู่ในสภาพ  
ที่ทำการบินได้อย่างปลอดภัยก่อนนำอากาศยานทำการบิน

มาตรา ๔๑/๘๙ ห้ามมิให้ผู้ใดนำอากาศยานทำการบิน ในกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) ไม่มีใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามมาตรา ๔๑/๖๑
- (๒) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศเป็นอันสิ้นผลตามมาตรา ๔๑/๗๐
- (๓) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศเป็นอันใช้ไม่ได้เป็นการชั่วคราวตามมาตรา ๔๑/๘๕
- (๔) อากาศยานนั้นไม่ได้รับการตรวจตามรายการเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาที่  
พนักงานเจ้าหน้าที่หรืออธิบดีสั่งตามมาตรา ๔๑/๘๑ หรือมาตรา ๔๑/๘๒
- (๕) อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างต้องคำสั่งห้ามบินตามมาตรา ๔๑/๘๓
- (๖) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศถูกพักใช้ตามมาตรา ๔๑/๘๖ หรือ
- (๗) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศถูกเพิกถอนตามมาตรา ๔๑/๘๗

มาตรา ๔๑/๙๐ ในกรณีที่อากาศยานลำใดที่ต้องห้ามทำการบินตามมาตรา ๔๑/  
๘๙ แต่มีความจำเป็นที่จะต้องให้อากาศยานดังกล่าวบินไปยังฐานของผู้จดทะเบียนอากาศยาน  
หรือของผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือบินไปยังหน่วยซ่อมหรือบินหลบภัย หรือในกรณีที่  
จำเป็นต้องให้อากาศยานซึ่งมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศลำใดทำการบินนอกเหนือไปจากข้อจำกัด  
ที่กำหนดไว้ในคู่มือของอากาศยาน ถ้าอธิบดีเห็นว่าอากาศยานนั้นสามารถบินได้อย่างปลอดภัย  
เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว อธิบดีอาจอนุญาตเป็นหนังสือให้อากาศยานนั้นทำการบินไปยังสถานที่  
ดังกล่าวได้ภายใต้เงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๔๑/๙๑ ในกรณีที่อธิบดีเห็นว่าอากาศยานต่างประเทศลำใดที่ไม่ได้ทำ  
การบินอาจมีความไม่ปลอดภัยในการใช้งาน ให้อธิบดีแจ้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของประเทศผู้จดทะเบียน  
อากาศยานนั้นทราบ หรือในกรณีที่อธิบดีเห็นว่าอากาศยานต่างประเทศที่จะทำการบิน  
อาจมีความไม่ปลอดภัยหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายได้ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งห้ามอากาศยาน  
นั้นทำการบินในราชอาณาจักรเว้นแต่จะได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด และให้นำความใน  
มาตรา ๔๑/๙๐ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๙๒ ในกรณีที่อธิบดีมีคำสั่งความสมควรเดินอากาศตามมาตรา ๔๑/  
๘๒ หรืออธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีคำสั่งเกี่ยวกับความปลอดภัยตามมาตรา ๔๑/๘๑ มาตรา  
๔๑/๘๓ มาตรา ๔๑/๘๖ มาตรา ๔๑/๘๗ หรือมาตรา ๔๑/๙๑ ให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่  
แจ้งคำสั่งดังกล่าวให้ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทราบ

หรือประกาศคำสั่งดังกล่าวให้ทราบทั่วกัน ตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงคมนาคมกำหนด แล้วแต่กรณี

### ส่วนที่ ๕ หน่วยซ่อม

มาตรา ๔๑/๔๓ ภายใต้บังคับมาตรา ๔๑/๑๐๙ การประกอบกิจการหน่วยซ่อมในราชอาณาจักร ต้องได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมตามความในส่วนนี้

ใบรับรองหน่วยซ่อมมีสามประเภท คือ

- (๑) ประเภทที่หนึ่ง สำหรับบำรุงรักษาอากาศยาน
- (๒) ประเภทที่สอง สำหรับบำรุงรักษาส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน
- (๓) ประเภทที่สาม สำหรับบำรุงรักษาบริภัณฑ์และชิ้นส่วนของอากาศยาน

มาตรา ๔๑/๔๔ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการหน่วยซ่อม เว้นแต่จะได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมจากอธิบดี

การขอรับใบรับรองและการออกใบรับรองตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้อธิบดีกำหนดแบบของอากาศยาน ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริภัณฑ์ หรือชิ้นส่วนของอากาศยาน ที่หน่วยซ่อมมีสิทธิทำการบำรุงรักษาไว้ในใบรับรองหน่วยซ่อมด้วย

มาตรา ๔๑/๔๕ ผู้ขอรับใบรับรองหน่วยซ่อมต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับใบรับรองหน่วยซ่อมประเภทที่หนึ่ง ให้นำคุณสมบัติและลักษณะตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๑/๒๒ มาใช้บังคับโดยอนุโลม เว้นแต่ใบรับรองหน่วยซ่อมสำหรับอากาศยานที่มีมวลวิ่งขึ้นสูงสุดไม่เกินห้าพันเจ็ดร้อยกิโลกรัม อธิบดีอาจกำหนดให้ใช้คุณสมบัติตามที่กำหนดใน (๒) ก็ได้

(๒) สำหรับใบรับรองหน่วยซ่อมประเภทที่สองและประเภทที่สาม ต้องเป็นนิติบุคคลตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๔๖ ก่อนออกใบรับรองหน่วยซ่อม ให้อธิบดีตรวจสอบคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอ รวมทั้งสถานที่และวิธีการบำรุงรักษาของผู้ขอ

อธิบดีจะออกใบรับรองหน่วยซ่อมให้แก่ผู้ขอได้ เมื่อปรากฏว่า ผู้ขอมีคุณสมบัติและลักษณะตามที่กำหนดในมาตรา ๔๑/๔๕ และสถานที่ เครื่องมือ เอกสารและหลักฐานเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ความสมควรเดินอากาศ คู่มือการบริหารจัดการหน่วยซ่อม คู่มือการบำรุงรักษา รวมถึง

ระบบการควบคุมคุณภาพและระบบการประกันคุณภาพตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๑/๑๐๓ (๑) มีความเหมาะสมกับกิจการที่ขอใบรับรอง

ในการออกใบรับรองหน่วยซ่อม อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการบำรุงรักษาในใบรับรองได้

ใบรับรองหน่วยซ่อม ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๔๑/๙๗ ใบรับรองหน่วยซ่อม ให้มีอายุดังต่อไปนี้

(๑) ใบรับรองหน่วยซ่อมประเภทที่หนึ่ง ให้มีอายุคราวละไม่เกินสี่สิบปี

(๒) ใบรับรองหน่วยซ่อมประเภทที่สอง ให้มีอายุคราวละไม่เกินสิบปี

(๓) ใบรับรองหน่วยซ่อมประเภทที่สาม ให้มีอายุคราวละไม่เกินห้าปี

การกำหนดอายุใบรับรองหน่วยซ่อม ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน

กฎกระทรวง

มาตรา ๔๑/๙๘ การขอต่ออายุใบรับรองหน่วยซ่อม ให้ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมยื่นคำขอต่ออธิบดีก่อนใบรับรองสิ้นอายุอย่างน้อยหกสิบวัน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๙ วรรคสองและวรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๙๙ ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมประเภทที่หนึ่งย่อมมีสิทธิทำการบำรุงรักษาอากาศยาน รวมทั้งส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท และชิ้นส่วนของอากาศยานเฉพาะแบบที่ระบุไว้ในใบรับรอง ทั้งนี้ ตามวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่กำหนดไว้ในใบรับรอง

ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมประเภทที่สองย่อมมีสิทธิทำการบำรุงรักษาส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน รวมทั้งบริษัท และชิ้นส่วนของอากาศยานเฉพาะแบบที่ระบุไว้ในใบรับรอง ทั้งนี้ ตามวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่กำหนดไว้ในใบรับรอง

ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมประเภทที่สามย่อมมีสิทธิทำการบำรุงรักษาบริษัท และชิ้นส่วนของอากาศยานเฉพาะแบบที่ระบุไว้ในใบรับรอง ทั้งนี้ ตามวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่กำหนดไว้ในใบรับรอง

มาตรา ๔๑/๑๐๐ ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมต้องแต่งตั้งผู้ดำเนินการหน่วยซ่อมคนหนึ่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ดูแลและรับผิดชอบในการดำเนินงานของหน่วยซ่อมโดยทั่วไป และปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๔๑/๑๐๓ โดยแจ้งการแต่งตั้งให้อธิบดีทราบ

ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อมต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้ดำเนินการหน่วยซ่อมขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามวรรคสอง ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบรับรองเปลี่ยนผู้ดำเนินการหน่วยซ่อมได้

มาตรา ๔๑/๑๐๑ เมื่อผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมได้ทำการบำรุงรักษาอากาศยานส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชิ้นส่วนของอากาศยานเสร็จแล้ว ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ออกหนังสือรับรองการนำกลับไปใช้งาน ในกรณีที่เป็นอากาศยาน

(๒) ออกหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศ ในกรณีที่เป็นส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชิ้นส่วนของอากาศยาน พร้อมทั้งติดกำกับหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศไว้กับผลิตภัณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๑/๗๓ วรรคหนึ่ง

หนังสือรับรองตาม (๑) และ (๒) ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด โดยอย่างน้อยต้องระบุรายการที่ได้บำรุงรักษา หมายเลขใบรับรองหน่วยซ่อม และรายละเอียดอื่นที่เกี่ยวข้องพร้อมทั้งลงลายมือชื่อพนักงานหรือนายช่างที่ได้รับแต่งตั้งตามมาตรา ๔๑/๑๐๒

ในกรณีที่หน่วยซ่อมเป็นผู้ติดตั้งส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชิ้นส่วนของอากาศยานทดแทนผลิตภัณฑ์เดิม ให้มอบหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศของผลิตภัณฑ์ที่ติดตั้งนั้นให้ผู้เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานทำการบันทึกประวัติการบำรุงรักษาและเก็บรักษาหนังสือรับรองดังกล่าวตามมาตรา ๔๑/๕๐ (๑)

มาตรา ๔๑/๑๐๒ ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมต้องแต่งตั้งพนักงานหรือนายช่างเป็นผู้มีอำนาจลงนามในหนังสือรับรองงานตามมาตรา ๔๑/๑๐๑ โดยการแต่งตั้งต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี

พนักงานหรือนายช่างที่จะได้รับแต่งตั้งตามวรรคหนึ่ง ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่อธิบดีประกาศกำหนด

พนักงานหรือนายช่างที่ได้รับแต่งตั้งตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติหน้าที่ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๔๑/๑๐๓ นอกจากที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๑/๑๐๐ และมาตรา ๔๑/๑๐๒ ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมและผู้ดำเนินการหน่วยซ่อมมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดให้มี

(ก) สถานที่ที่ใช้ในการบำรุงรักษา

(ข) เครื่องมือที่ใช้ในการบำรุงรักษา

(ค) เอกสารและหลักฐานเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ความสมควรเดินอากาศของงานที่ต้องปฏิบัติ

(ง) คู่มือการบริหารจัดการหน่วยซ่อม คู่มือการบำรุงรักษา รวมถึงระบบการควบคุมคุณภาพและระบบการประกันคุณภาพ

(จ) การบันทึกและเก็บรักษาข้อมูลเกี่ยวกับงานบำรุงรักษาที่ได้กระทำ

(๒) จัดหาบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญในจำนวนที่เพียงพอแก่การปฏิบัติงานรวมทั้งจัดให้มีนโยบายการฝึกอบรมบุคลากร และควบคุมดูแลให้บุคลากรดังกล่าวปฏิบัติตามคู่มือการบำรุงรักษา



(๓) รายงานข้อมูลเกี่ยวกับการบำรุงรักษาและเหตุที่มีผลกระทบต่อความสมควรเดินอากาศของผลิตภัณฑ์ที่รับบำรุงรักษา

(๔) หน้าที่อื่นตามที่อธิบดีกำหนด

รายการตาม (๑) (ค) (ง) และ (จ) และ (๓) ให้เป็นไปตามแบบและหลักเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๔๑/๑๐๔ ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมต้องดำเนินการบำรุงรักษาอากาศยานส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชิ้นส่วนของอากาศยานที่รับบำรุงรักษาด้วยตนเอง

ในกรณีที่มีความจำเป็นหรือสมควรที่จะให้ผู้อื่นรับช่วงงานบางส่วน ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมต้องกำกับดูแลการดำเนินงานที่ให้ช่วงไปตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดและต้องรับผิดชอบงานที่ผู้รับช่วงงานได้กระทำ

มาตรา ๔๑/๑๐๕ ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมที่ประสงค์จะผลิตชิ้นส่วนของอากาศยานเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่ตนรับบำรุงรักษา ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดี ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่ออธิบดีเห็นว่าผู้ขอมีขีดความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนของอากาศยานได้มาตรฐานความสมควรเดินอากาศของอากาศยานหรือของส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ให้อธิบดีอนุญาตตามคำขอ โดยจะกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการผลิตและการใช้งานของชิ้นส่วนดังกล่าวได้ตามที่เห็นสมควร

มาตรา ๔๑/๑๐๖ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมการบำรุงรักษาอากาศยานส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชิ้นส่วนของอากาศยาน ให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินการของหน่วยซ่อม และให้นำความในมาตรา ๔๑/๕๗ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๑๐๗ อธิบดีมีอำนาจพักใช้ใบรับรองหน่วยซ่อมได้ ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ได้รับใบรับรองไม่ยินยอมให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของอธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๔๑/๑๐๐ วรรคสาม และมาตรา ๔๑/๑๐๖

(๒) ผู้ได้รับใบรับรองไม่อาจรักษาระบบการควบคุมคุณภาพ ระบบการประกันคุณภาพหรือขีดความสามารถในการบำรุงรักษาให้ได้มาตรฐาน

มาตรา ๔๑/๑๐๘ อธิบดีมีอำนาจเพิกถอนใบรับรองหน่วยซ่อมได้ ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ได้รับใบรับรองขาดคุณสมบัติในสาระสำคัญที่ไม่อาจแก้ไขได้ หรือขาดคุณสมบัติอื่นและไม่แก้ไขภายในกำหนดระยะเวลาตามคำสั่งของอธิบดี

(๒) ผู้ได้รับใบรับรองไม่สามารถปรับปรุงระบบการควบคุมคุณภาพ ระบบการประกันคุณภาพ หรือขีดความสามารถในการบำรุงรักษาให้ได้มาตรฐาน ภายในกำหนดระยะเวลาที่อธิบดีสั่งพักใช้ตามมาตรา ๔๑/๑๐๗ (๒)

(๓) ผู้ได้รับใบรับรองถูกพักใช้ใบรับรองเกินกว่าสองครั้งในช่วงเวลาสองปี

มาตรา ๔๑/๑๐๘ เจ้าของ ผู้จดทะเบียน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศอากาศยานต่างประเทศจะทำการบำรุงรักษาอากาศยานของตนเองในราชอาณาจักรได้ต่อเมื่อได้แจ้งให้อธิบดีทราบตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด เว้นแต่การบำรุงรักษาก่อนทำการบิน หลังทำการบิน และการถอดเปลี่ยนส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานหรือชิ้นส่วนของอากาศยานที่ตนมีขีดความสามารถในการบำรุงรักษาอากาศยานตามวรรคหนึ่ง เจ้าของ ผู้จดทะเบียน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศดังกล่าวจะต้องปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับการบำรุงรักษาตามที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๔๑/๑๑๐ การประกอบกิจการบำรุงรักษาเฉพาะอากาศยานต่างประเทศในราชอาณาจักร ต้องได้รับใบอนุญาตจากอธิบดี

การขอ การออก การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๔๑/๙๕ มาใช้บังคับกับคุณสมบัติของผู้ขอโดยอนุโลม

มาตรา ๔๑/๑๑๑ ศูนย์หรือหน่วยซ่อมที่ตั้งอยู่ในต่างประเทศจะทำการบำรุงรักษาอากาศยานไทยหรือบำรุงรักษาส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน บริษัท หรือชิ้นส่วนของอากาศยานที่จะใช้กับอากาศยานไทยได้ ต้องได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมต่างประเทศจากอธิบดี

การขอ การออก แบบ อายุ การพักใช้และการเพิกถอนใบรับรองหน่วยซ่อมต่างประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้นำความในมาตรา ๔๑/๑๐๓ มาใช้บังคับกับผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมต่างประเทศโดยอนุโลม”

#### หมวด ๕

#### ผู้ประจำหน้าที่

มาตรา ๔๒ ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้ประจำหน้าที่ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคี

แห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย แต่สำหรับผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยจะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ถ้าได้นำใบอนุญาตนั้นให้พนักงานเจ้าหน้าที่รับรองแล้วให้ถือว่าเป็นผู้ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๓ การขอ การออก และการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๔ ผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) มีความประพฤติเรียบร้อย

(๓) มีอายุ สุขภาพร่างกายสมบูรณ์ ความรู้และความชำนาญตามที่กำหนดไว้ใน

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

เมื่อมีความจำเป็นหรือมีเหตุพิเศษเฉพาะราย ให้รัฐมนตรีมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ได้

มาตรา ๔๕ ผู้ประจำหน้าที่มีสิทธิทำการตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๔๖ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ให้ใช้ได้ตามระยะเวลาที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๗ เมื่อเห็นว่าผู้ประจำหน้าที่คนใดหย่อนคุณสมบัติตามมาตรา ๔๔ (๓) เกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ความรู้หรือความชำนาญ พนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นรับการทดสอบโดยการตรวจทางแพทย์ หรือรับการทดสอบความรู้ ความชำนาญทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติก็ได้

มาตรา ๔๘ เมื่อปรากฏว่าผู้ประจำหน้าที่คนใดขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๔๔ หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๔๗ หรือฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือต้องคำพิพากษาให้จำคุกตามกฎหมายอื่น เว้นแต่ความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีกำหนดโทษชั้นลหุโทษ หรือความผิดอันได้กระทำโดยประมาทพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นั้น

มาตรา ๔๙ ผู้ประจำหน้าที่ต้องปฏิบัติตามวินัยที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๕๐ ห้ามมิให้ผู้ประจําหน้าที่ในอากาศยานปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่มีอาการเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บซึ่งอาจกระทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ และถ้าการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บนั้นเป็นระยะเวลาตั้งแต่ ๑๔ วันขึ้นไปห้ามมิให้ผู้ประจําหน้าที่นั้นปฏิบัติหน้าที่จนกว่านายแพทย์ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้จะได้ตรวจและออกใบรับรองว่า ผู้ประจําหน้าที่นั้นได้หายจากการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ และพนักงานเจ้าหน้าที่ได้อนุญาตให้ผู้ประจําหน้าที่นั้นปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

มาตรา ๕๐ ทวิ<sup>๑๐</sup> เว้นแต่จะมีกรณีฉุกเฉินอันอาจเป็นภัยอันตรายแก่อากาศยาน ห้ามมิให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานขึ้นลง ณ ที่หนึ่งที่ได้นอกจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่ระบุไว้สำหรับการบินเที่ยวนั้น

#### หมวด ๖

#### สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

มาตรา ๕๑ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติรัฐมนตรี

มาตรา ๕๒ การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕๓ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

บุคคลซึ่งได้รับอนุญาตตามมาตรานี้ต้องปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

#### มาตรา ๕๓ ทวิ<sup>๑๑</sup> (ยกเลิก)

มาตรา ๕๔ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งสนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวง หรือตามวิธีการและเงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้เพื่อการนั้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตนั้น

มาตรา ๕๕ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดพื้นดินหรือน้ำแห่งใดเป็น

<sup>๑๐</sup> มาตรา ๕๐ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘

<sup>๑๑</sup> มาตรา ๕๓ ทวิ ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

สนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน

มาตรา ๕๖<sup>๓๓</sup> เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ จะเรียกเก็บเงินเพื่อการใช้สนามบินอนุญาตที่ให้บริการแก่สาธารณะไม่ได้ เว้นแต่ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใด ดังต่อไปนี้

(๑) ค่าบริการผู้โดยสารขาออกตามหมวด ๖ ทวิ

(๒) ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน

(๓) ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน

(๔) ค่าบริการในลานจอดอากาศยาน

(๕) ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา ค่าบริการตาม (๒) และ (๓) ให้เรียกเก็บได้ไม่เกินอัตราที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดตาม (๔) และ (๕) ให้เป็นไปตามเงื่อนไขและอัตราตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติ ทั้งนี้ ในการอนุมัติของคณะกรรมการการบินพลเรือน ให้คำนึงถึงความเป็นธรรมของผู้บริโภคและความสามารถในการแข่งขันของสนามบินนั้น

ความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแก่ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะด้วย

มาตรา ๕๗<sup>๓๔</sup> เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ จะเรียกเก็บค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศได้ตามเงื่อนไขและอัตราที่คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติ

มาตรา ๕๘ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบิน หรือสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

มาตรา ๕๙ ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๘ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่

ในการให้อนุญาตตามมาตรานี้ พนักงานเจ้าหน้าที่จะกำหนดเงื่อนไขอย่างไรใด ๆ ตามที่เห็นสมควรก็ได้

มาตรา ๖๐ ถ้าปรากฏว่ามีการฝ่าฝืนต่อมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนเงื่อนไข

<sup>๓๓</sup> มาตรา ๕๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๓๔</sup> มาตรา ๕๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

ตามมาตรา ๕๔ วรรคสอง ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ฝ่าฝืนจัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง หรือตัด หรือย้ายต้นไม้ในเวลาที่กำหนด

ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคก่อน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง หรือตัด หรือย้ายต้นไม้ในเสียเอง ค่าใช้จ่ายในการนี้ให้ผู้ฝ่าฝืนเป็นผู้ชดใช้

มาตรา ๖๐/๑<sup>๓๔</sup> ภายใต้บังคับมาตรา ๖๐/๓๔ สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตจะเปิดให้บริการแก่สาธารณะได้ต่อเมื่อได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากอธิบดี

ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามประเภทของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยคำนึงถึงสภาพที่ตั้ง ขนาดของอากาศยานที่ใช้ขึ้นลง จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ และประเภทการบิน

มาตรา ๖๐/๒<sup>๓๖</sup> เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ประสงค์จะเปิดให้บริการแก่สาธารณะ ให้ยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต่ออธิบดี พร้อมทั้งคู่มือการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น และเอกสารหลักฐานอื่น ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๐/๓<sup>๓๗</sup> ภายใต้บังคับมาตรา ๖๐/๓๔ และมาตรา ๖๐/๓๕ ผู้ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ต้องเป็นนิติบุคคลตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๒ (๒) (๓) และ (๔) มาใช้บังคับกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอโดยอนุโลม

ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะประเภทที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานอธิบดีอาจกำหนดให้ใช้คุณสมบัติและลักษณะอื่นที่แตกต่างจากที่กำหนดในวรรคหนึ่ง ก็ได้

มาตรา ๖๐/๔<sup>๓๘</sup> ให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๓ (๑) และ (๒) มาตรา ๔๑/๒๔ มาตรา ๔๑/๒๕ และมาตรา ๔๑/๒๖ มาใช้บังคับกับทุน อำนาจการบริหารกิจการ และลักษณะต้องห้ามของกรรมการผู้จัดการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของผู้ขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะโดยอนุโลม

<sup>๓๔</sup> มาตรา ๖๐/๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๓๖</sup> มาตรา ๖๐/๒ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๓๗</sup> มาตรา ๖๐/๓ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๓๘</sup> มาตรา ๖๐/๔ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

มาตรา ๖๐/๕<sup>๓๙</sup> เพื่อประโยชน์ในการให้บริการสาธารณะ เมื่อผู้ขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้ยื่นคำขอตามมาตรา ๖๐/๒ แล้ว ถ้าอธิบดีเห็นว่ามีความสมควรที่จะให้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ขอใบรับรองเป็นการชั่วคราวไปพลางก่อน ให้อธิบดีมีอำนาจออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะชั่วคราวได้ โดยจะกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดไว้ด้วยก็ได้

ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะชั่วคราว ให้ใช้ได้จนกว่าจะออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือจนถึงวันที่อธิบดีกำหนดไว้ในใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะชั่วคราวนั้น แต่ต้องไม่เกินหกเดือนนับจากวันที่ออกใบรับรอง

ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะชั่วคราวตามมาตรา นี้ ให้เสียค่าธรรมเนียมเป็นรายเดือนตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๐/๖<sup>๔๐</sup> อธิบดีจะออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ผู้ขอได้เมื่อปรากฏว่า

(๑) ผู้ขอมีคุณสมบัติและลักษณะตามมาตรา ๖๐/๓ และมาตรา ๖๐/๔

(๒) ลักษณะทางกายภาพของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต และของสิ่งกีดขวางโดยรอบ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้ง อุปกรณ์ และบริการทั้งในเวลาปกติและเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

(๓) ผู้ที่จะเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะมีใบรับรองตามมาตรา ๖๐/๑๒

(๔) มีระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการการดำเนินงาน ระบบการจัดการด้านนิตยภัต และการรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน และคู่มือการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น เป็นไปตามมาตรา ๖๐/๑๕

(๕) มีบุคลากรที่มีความสามารถและมีจำนวนเพียงพอในการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต

ในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินงานได้ตามที่เห็นสมควร และเพื่อประโยชน์ในการบังคับการให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้อธิบดีแยกประเภทเงื่อนไขหรือข้อจำกัดในใบรับรองว่าเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใดเป็นเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่เป็นสาระสำคัญ

ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด

มาตรา ๖๐/๗<sup>๔๐</sup> ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้มีอายุคราวละสิบปี แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินอายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน

<sup>๓๙</sup> มาตรา ๖๐/๕ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๔๐</sup> มาตรา ๖๐/๖ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

มาตรา ๖๐/๘<sup>๔๒</sup> การขอต่ออายุใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะยื่นคำขอต่ออธิบดีก่อนวันที่ใบรับรองดังกล่าวสิ้นอายุไม่น้อยกว่าเก้าสิบวัน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่ออธิบดีได้ตรวจสอบคุณสมบัติและขีดความสามารถของผู้ขอแล้ว หากปรากฏว่าผู้ขอคงมีคุณสมบัติและขีดความสามารถในการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตได้ตามใบรับรอง ให้อธิบดีต่ออายุใบรับรอง ทั้งนี้ ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๐/๗

เมื่อได้ยื่นคำขอต่ออายุใบรับรองตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้นต่อไปได้จนกว่าอธิบดีจะสั่งไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบรับรอง

มาตรา ๖๐/๙<sup>๔๓</sup> เมื่อมีเหตุตามมาตรา ๖๐/๓๒ (๑) (๒) หรือ (๓) ให้อธิบดีมีอำนาจแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่กำหนดไว้ในใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้ตามที่เห็นสมควร

มาตรา ๖๐/๑๐<sup>๔๔</sup> หากผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะประสงค์จะขอเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานให้แตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีล่วงหน้าอย่างน้อยหกสิบวัน พร้อมทั้งยื่นเอกสารหลักฐานตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๐/๑๑<sup>๔๕</sup> ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต้องจัดให้มีผู้จัดการสนามบินสาธารณะคนหนึ่ง เป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับใบรับรอง

มาตรา ๖๐/๑๒<sup>๔๖</sup> ผู้ที่จะเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะตามมาตรา ๖๐/๑๑ จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะจากอธิบดี

การขอ การออก และการเพิกถอนใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

<sup>๔๑</sup> มาตรา ๖๐/๗ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๔๒</sup> มาตรา ๖๐/๘ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๔๓</sup> มาตรา ๖๐/๙ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๔๔</sup> มาตรา ๖๐/๑๐ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๔๕</sup> มาตรา ๖๐/๑๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๔๖</sup> มาตรา ๖๐/๑๒ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑



มาตรา ๖๐/๑๓<sup>๔๗</sup> ผู้จัดการสนามบินสาธารณะตามมาตรา ๖๐/๑๑ ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- (๑) มีอายุไม่ต่ำกว่า ๓๕ ปีบริบูรณ์
- (๒) มีความรู้และความชำนาญตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน
- (๓) มีคุณสมบัติอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๐/๑๔<sup>๔๘</sup> ให้ผู้จัดการสนามบินสาธารณะมีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตซึ่งให้บริการสาธารณะเช่นเดียวกับผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๐/๑๕ (๑) (๓) (๔) และ (๕) มาตรา ๖๐/๑๖ และมาตรา ๖๐/๑๗

มาตรา ๖๐/๑๕<sup>๔๙</sup> ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (๑) ให้บริการแก่ผู้ใช้บริการอย่างเสมอภาค และจัดเก็บค่าบริการ ค่าภาระหรือเงินตอบแทนอื่นใดให้เป็นไปตามมาตรา ๕๖ และมาตรา ๖๐/๓๗
- (๒) ควบคุมการดำเนินการของผู้จัดการสนามบินสาธารณะ
- (๓) ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น โดย
  - (ก) จัดให้มี ปรับปรุง และปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิตย การรักษาความปลอดภัย และระบบการตรวจสอบภายในของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น
  - (ข) จัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอ และมีระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรดังกล่าวอยู่เสมอ
  - (ค) จัดให้มีคู่มือการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตสำหรับบุคลากรอย่างครบถ้วน และปรับปรุงหรือแก้ไขคู่มือการดำเนินงานดังกล่าวให้ทันสมัยอยู่เสมอ
  - (ง) รักษาสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต สิ่งอำนวยความสะดวกรวมทั้งสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ในสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน
  - (จ) ควบคุมดูแลการบริการภายในสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามที่ได้รับใบรับรองนั้น ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

<sup>๔๗</sup> มาตรา ๖๐/๑๓ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๔๘</sup> มาตรา ๖๐/๑๔ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๔๙</sup> มาตรา ๖๐/๑๕ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

(ฉ) จัดทำรายงานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

(๔) ให้ความร่วมมือแก่อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการตาม  
มาตรา ๖๐/๑๙ มาตรา ๖๐/๒๐ และมาตรา ๖๐/๒๒

(๕) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตาม (๓) ให้เป็นไปตามประเภทใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ได้รับ

ระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงาน ระบบการตรวจสอบภายใน ระบบควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากร และคู่มือการดำเนินงานตาม (๓) ให้เป็นไปตามมาตรฐานและมีข้อมูลที่ครบถ้วนตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

มาตรา ๖๐/๑๖<sup>๕๐</sup> ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ต้องควบคุมดูแลมิให้มีการใช้หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับใบรับรองนั้นผิดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่กำหนดไว้ในใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

มาตรา ๖๐/๑๗<sup>๕๑</sup> เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ตรวจสอบผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานที่จะขึ้นอากาศยาน รวมถึงสิ่งใด ๆ ที่บุคคลดังกล่าวจะนำขึ้นอากาศยาน

(๒) ตรวจสอบสัมภาระหรือสิ่งของที่จะบรรทุกไปกับอากาศยาน

(๓) ตรวจสอบบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งสิ่งของที่จะเข้าไปในเขตหวงห้ามของสนามบิน

การตรวจค้นตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ในการดำเนินการตามมาตรานี้ ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะประกาศเขตหวงห้าม และแต่งตั้งพนักงานเพื่อปฏิบัติการ โดยการแต่งตั้งพนักงานดังกล่าว จะต้องแจ้งให้อธิบดีทราบล่วงหน้า เว้นแต่ในกรณีจำเป็นเร่งด่วน ทั้งนี้ ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดคุณสมบัติของพนักงานเพื่อดำเนินการตามมาตรานี้ และผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจะต้องจัดทำบันทึกประวัติและผลการปฏิบัติงานตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

<sup>๕๐</sup> มาตรา ๖๐/๑๖ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๕๑</sup> มาตรา ๖๐/๑๗ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานตามมาตรานี้ ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา ๖๐/๑๘<sup>๒</sup> ในกรณีที่มีความจำเป็น ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะอาจขอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ตรวจค้นสัมภาระหรือสินค้าที่จะบรรทุกไปกับอากาศยานที่ขึ้นจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ให้บริการแก่สาธารณะแทนและให้นำความในมาตรา ๖๐/๑๗ วรรคสอง วรรคสาม วรรคสี่และวรรคห้า มาใช้บังคับ

มาตรา ๖๐/๑๙<sup>๓</sup> ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อย ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจสั่งให้อธิบดีเข้าดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจค้นตามมาตรา ๖๐/๑๗ และมาตรา ๖๐/๑๘ ได้

มาตรา ๖๐/๒๐<sup>๔</sup> เพื่อประโยชน์ในการควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามหมวดนี้ในระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตกหรือในระหว่างเวลาทำการของสถานที่ดังกล่าว เพื่อตรวจสอบการดำเนินงานและเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง

(๒) ยึดเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเพื่อการตรวจสอบ

(๓) มีหนังสือเรียกบุคคลใดมาให้ถ้อยคำหรือให้ส่งเอกสารหรือวัตถุใดมาเพื่อประกอบการพิจารณา

(๔) สั่งระงับการดำเนินงานสนามบินสาธารณะในส่วนที่ไม่เป็นไปตามกระบวนการการดำเนินงาน ระบบการจัดการด้านนิรภัย การรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน คู่มือการดำเนินงานสนามบิน หรือเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๖๐/๖ หรือที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ

มาตรา ๖๐/๒๑<sup>๕</sup> ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจะโอนสิทธิตามใบรับรองให้แก่บุคคลอื่นไม่ได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดี

<sup>๒</sup> มาตรา ๖๐/๑๘ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๓</sup> มาตรา ๖๐/๑๙ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๔</sup> มาตรา ๖๐/๒๐ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๕</sup> มาตรา ๖๐/๒๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

การยื่นคำขอโอนสิทธิตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๐/๒๒<sup>๖๖</sup> เพื่อประโยชน์ในการป้องกันหรือรักษาความปลอดภัย สาธารณะ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งระงับการดำเนินงานของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว อนุญาตที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทั้งหมดหรือแต่บางส่วน หรือสั่งให้ เจ้าหน้าที่เข้าดำเนินงานแทนจนกว่าเหตุดังกล่าวจะหมดไป

มาตรา ๖๐/๒๓<sup>๖๗</sup> เพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงของชาติ รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว อนุญาตที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเป็นการชั่วคราวได้

ในการสั่งควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ตามมาตรานี้ ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมสนามบินขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ประธานกรรมการซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งตามคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือน และ กรรมการอีกไม่เกินหกคนโดยให้มีผู้แทนจากกระทรวงคมนาคมอย่างน้อยหนึ่งคนและบุคคลที่ คณะกรรมการการบินพลเรือนเสนอแต่งตั้งหนึ่งคน และผู้ทรงคุณวุฒิอื่น

มาตรา ๖๐/๒๔<sup>๖๘</sup> ให้อธิบดีแจ้งคำสั่งควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามมาตรา ๖๐/๒๓ เป็นหนังสือให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะทราบและให้ปิดประกาศไว้ในที่เปิดเผย ณ สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลง ชั่วคราวอนุญาตนั้น หรือที่อื่นตามที่อธิบดีเห็นสมควร พร้อมทั้งให้ประกาศในหนังสือพิมพ์ราย วันที่แพร่หลายอย่างน้อยสองฉบับสามวันติดต่อกัน

มาตรา ๖๐/๒๕<sup>๖๙</sup> เมื่อมีคำสั่งควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้น ลงชั่วคราวอนุญาตตามมาตรา ๖๐/๒๓ ให้คณะกรรมการควบคุมสนามบินมีอำนาจหน้าที่จัดการ ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตดังกล่าว

ให้ประธานกรรมการควบคุมสนามบิน เป็นผู้แทนของนิติบุคคลที่ได้รับใบรับรอง การดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ในการปฏิบัติหน้าที่ ให้คณะกรรมการควบคุมสนามบินมีอำนาจหน้าที่ เช่นเดียวกับอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๖๐/๒๐ และให้มีอำนาจแต่งตั้งและ

<sup>๖๖</sup> มาตรา ๖๐/๒๒ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๖๗</sup> มาตรา ๖๐/๒๓ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๖๘</sup> มาตรา ๖๐/๒๔ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๖๙</sup> มาตรา ๖๐/๒๕ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

กำหนดอำนาจหน้าที่ของพนักงานควบคุมสนามบินคนหนึ่งหรือหลายคนให้ปฏิบัติกรอย่างหนึ่งอย่างใดได้

มาตรา ๖๐/๒๖<sup>๖๐</sup> เมื่อมีคำสั่งควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามมาตรา ๖๐/๒๓

(๑) ห้ามมิให้คณะกรรมการ กรรมการ และพนักงานของนิติบุคคลที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ กระทำกิจการใด ๆ ของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่รัฐมนตรีสั่งควบคุมตามมาตรา ๖๐/๒๓ อีกต่อไป เว้นแต่จะได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการควบคุมสนามบิน

(๒) ให้กรรมการและพนักงานของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้นจัดการตามสมควรเพื่อรักษาทรัพย์สินและประโยชน์ของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น และต้องรีบรายงานให้คณะกรรมการควบคุมสนามบินทราบ และส่งมอบทรัพย์สินพร้อมด้วยสมุดบัญชีเอกสาร และสิ่งอื่นอันเกี่ยวกับกิจการ สินทรัพย์และหนี้สิน ให้คณะกรรมการควบคุมสนามบินโดยไม่ชักช้า

มาตรา ๖๐/๒๗<sup>๖๑</sup> เมื่อมีคำสั่งควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามมาตรา ๖๐/๒๓ ให้ผู้ครอบครองทรัพย์สินหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น แจ้งการครอบครองให้คณะกรรมการควบคุมสนามบินทราบโดยไม่ชักช้า

มาตรา ๖๐/๒๘<sup>๖๒</sup> ในการเข้าควบคุมสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามมาตรา ๖๐/๒๓ ให้เรียกเก็บค่าดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้นเป็นรายได้ของแผ่นดิน

ค่าดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เก็บในอัตราร้อยละห้าของรายได้ของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ในระหว่างที่เข้าควบคุมสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวนั้น

หากในรอบปีบัญชีใด การดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น ไม่มีกำไรหรือมีกำไรไม่ครบค่าดำเนินการสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวตามอัตราที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ได้รับการยกเว้นหรือเรียกเก็บค่าดำเนินการได้เท่าที่มีกำไร แล้วแต่กรณี

<sup>๖๐</sup> มาตรา ๖๐/๒๖ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๖๑</sup> มาตรา ๖๐/๒๗ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๖๒</sup> มาตรา ๖๐/๒๘ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

มาตรา ๖๐/๒๙<sup>๖๓</sup> กรรมการควบคุมสนามบิน และพนักงานควบคุมสนามบินที่คณะกรรมการควบคุมสนามบินแต่งตั้ง อาจได้รับค่าตอบแทนตามที่รัฐมนตรีกำหนด

ค่าใช้จ่ายและค่าตอบแทนในการควบคุมสนามบิน ให้จ่ายจากสินทรัพย์ของนิติบุคคลที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

มาตรา ๖๐/๓๐<sup>๖๔</sup> เมื่อคณะกรรมการควบคุมสนามบินเห็นว่าเหตุแห่งการควบคุมสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตหมดสิ้นไป ให้รายงานรัฐมนตรีเพื่อสั่งเลิกการควบคุม และให้นำมาตรา ๖๐/๒๔ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

เมื่อรัฐมนตรีสั่งเลิกการควบคุม ให้คณะกรรมการควบคุมสนามบินส่งมอบสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้นแก่ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะดังกล่าวตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงคมนาคมกำหนด

มาตรา ๖๐/๓๑<sup>๖๕</sup> อธิบดีมีอำนาจพักใช้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือผู้จัดการสนามบินสาธารณะไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๐/๑๔ มาตรา ๖๐/๑๕ มาตรา ๖๐/๑๖ หรือมาตรา ๖๐/๑๗ และอธิบดีได้สั่งให้แก้ไขปรับปรุงแล้ว ไม่อาจแก้ไขปรับปรุงการดำเนินงานให้เกิดความปลอดภัยได้ภายในระยะเวลาตามคำสั่งของอธิบดี ให้อธิบดีกำหนดระยะเวลาสั่งพักใช้ตามที่เห็นสมควร แต่ไม่เกินครั้งละหกเดือน

(๒) ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือผู้จัดการสนามบินสาธารณะไม่ยินยอมให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของอธิบดีหรือของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๖๐/๒๐

มาตรา ๖๐/๓๒<sup>๖๖</sup> อธิบดีมีอำนาจเพิกถอนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อมีความจำเป็นเพื่อความมั่นคงของชาติ

(๒) เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับสภาพทางกายภาพของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตหรือของบริเวณใกล้เคียงสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตในสาระสำคัญแตกต่างไปจากในขณะที่ยื่นใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจนเป็นเหตุให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการใช้สนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวนั้น

<sup>๖๓</sup> มาตรา ๖๐/๒๙ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๖๔</sup> มาตรา ๖๐/๓๐ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๖๕</sup> มาตรา ๖๐/๓๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๖๖</sup> มาตรา ๖๐/๓๒ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

(๓) เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต อันมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตในลักษณะที่ไม่อาจแก้ไขได้

(๔) ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้รับใบรับรองโดยแสดงข้อเท็จจริงอันเป็นเท็จหรือไม่ครบถ้วน โดยมีเจตนาเพื่อให้ได้รับใบรับรองโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

(๕) ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะขาดคุณสมบัติหรือลักษณะตามมาตรา ๖๐/๓ หรือมาตรา ๖๐/๔ และไม่แก้ไขภายในกำหนดระยะเวลาตามคำสั่งของอธิบดี

(๖) ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือผู้จัดการสนามบินสาธารณะฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖๐/๑๔ มาตรา ๖๐/๑๕ มาตรา ๖๐/๑๖ และมาตรา ๖๐/๑๗ ที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการอย่างร้ายแรง

(๗) มีการสั่งพักใช้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตั้งแต่สองครั้งขึ้นไปภายในช่วงเวลาสองปี

เมื่ออธิบดีสั่งเพิกถอนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะส่งคืนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต่ออธิบดีภายในเจ็ดวัน นับแต่วันที่ทราบคำสั่งเพิกถอนใบรับรอง

มาตรา ๖๐/๓๓<sup>๖๗</sup> เพื่อประโยชน์แห่งความต่อเนื่องของการให้บริการสาธารณะในกรณีที่มีการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามมาตรา ๖๐/๓๑ หรือมาตรา ๖๐/๓๒ อธิบดีอาจเสนอต่อรัฐมนตรีเพื่อสั่งให้เจ้าหน้าที่เข้าดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตต่อไปเป็นการชั่วคราวเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนที่จะเกิดแก่สาธารณะได้ ทั้งนี้ ให้นำมาตรา ๖๐/๒๓ มาตรา ๖๐/๒๔ มาตรา ๖๐/๒๕ มาตรา ๖๐/๒๖ มาตรา ๖๐/๒๗ มาตรา ๖๐/๒๘ มาตรา ๖๐/๒๙ และมาตรา ๖๐/๓๐ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๖๐/๓๔<sup>๖๘</sup> สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางอากาศ จะเปิดให้บริการแก่สาธารณะได้ต่อเมื่อระบบการจัดการด้านนิตยภัต การรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน และคู่มือการดำเนินงานของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้นได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๐/๑๕ วรรคสาม การดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามวรรคหนึ่งให้อยู่ในระบบการควบคุมและการตรวจสอบตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด

<sup>๖๗</sup> มาตรา ๖๐/๓๓ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๖๘</sup> มาตรา ๖๐/๓๔ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

มาตรา ๖๐/๓๕<sup>๖๔</sup> ภายใต้บังคับมาตรา ๖๐/๓๔ ในกรณีสนามบินอนุญาตหรือที่  
 ชั้ลงชั่วคราวอนุญาตที่ดำเนินการโดยส่วนราชการ และส่วนราชการนั้นประสงค์จะเปิดให้บริการ  
 แก่สาธารณะให้ยื่นคู่มือการดำเนินงาน ระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงาน ระบบการ  
 จัดการด้านนริภัยการรักษาความปลอดภัย และระบบการตรวจสอบภายใน ของสนามบินอนุญาต  
 หรือที่ชั้ลงชั่วคราวอนุญาตนั้นตามมาตราฐานที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๐/๑๕ วรรคสาม ต่ออธิบดี  
 และให้เริ่มดำเนินงานให้บริการแก่สาธารณะได้จนกว่าอธิบดีจะสั่งให้หยุดดำเนินงาน

เมื่ออธิบดีได้ตรวจสอบคู่มือการดำเนินงาน ลักษณะทางกายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวก  
 สะดวก สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ บริการเมื่อมีเหตุฉุกเฉินและบริการอื่นของสนามบินอนุญาตหรือที่  
 ชั้ลงชั่วคราวอนุญาตนั้น สิ่งกีดขวางโดยรอบสนามบินอนุญาตหรือที่ชั้ลงชั่วคราวอนุญาตเพื่อ  
 ความปลอดภัยของอากาศยานความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ชั้ลง  
 ชั้ลงชั่วคราว และเอกสารหลักฐานอื่นตามวรรคสองแล้ว เห็นว่าเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด  
 ไว้ในมาตรา ๖๐/๑๕ วรรคสาม และส่วนราชการตามวรรคหนึ่งมีขีดความสามารถดำเนินงาน  
 สนามบินอนุญาตหรือที่ชั้ลงชั่วคราวอนุญาตนั้นได้อย่างปลอดภัย ให้อธิบดีออกใบรับรองการ  
 ดำเนินงานสนามบินสาธารณะไว้เป็นหลักฐาน

การดำเนินงานสนามบินสาธารณะของส่วนราชการตามมาตรา นี้ ให้เป็นไปตาม  
 ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

#### หมวด ๖ ทวิ

#### ค่าบริการผู้โดยสารขาออก<sup>๖๕</sup>

##### มาตรา ๖๐/๓๖ ในหมวดนี้

“ปีบัญชี” หมายความว่า ปีบัญชีที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต ต้อง  
 จัดทำบัญชีตามกฎหมายว่าด้วยการบัญชี แต่สำหรับส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจ  
 ที่ไม่ใช่บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชน ให้หมายความรวมถึงปีงบประมาณตามกฎหมายว่าด้วย  
 วิธีการงบประมาณ

มาตรา ๖๐/๓๗ ค่าบริการผู้โดยสารขาออกให้เรียกเก็บได้เพื่อใช้ใน  
 วัตถุประสงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยและการบำรุงรักษาสนามบิน การจัดหาและปรับปรุงสิ่ง  
 อำนวยความสะดวกในสนามบินสำหรับผู้โดยสาร ตลอดจนการรักษาสิ่งแวดล้อมและลดมลพิษที่  
 เกิดจากการใช้สนามบิน

<sup>๖๔</sup> มาตรา ๖๐/๓๕ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๖๕</sup> หมวด ๖ ทวิ ค่าบริการผู้โดยสารขาออก มาตรา ๖๐/๓๖ ถึงมาตรา ๖๐/๔๕ แก้ไข  
 เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑



เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตจะเรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกจากผู้โดยสารอากาศยาน ณ สนามบินอนุญาตได้ เมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๖๐/๓๘ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตที่ประสงค์จะเรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารตามมาตรา ๖๐/๓๗ ให้ยื่นคำขอต่ออธิบดีเพื่อเสนอรัฐมนตรีอนุมัติ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๐/๓๙ ค่าบริการผู้โดยสารขาออกให้ใช้จ่ายได้ เพื่อการดังต่อไปนี้

- (๑) การซ่อมแซม ปรับปรุง หรือขยายสนามบิน
- (๒) การจัดหา ปรับปรุง หรือดำเนินงานสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินให้แก่ผู้โดยสาร
- (๓) การปรับปรุงความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน
- (๔) การก่อสร้างหรือการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดผลกระทบทางเสียงที่เกิดขึ้นจากการใช้สนามบิน
- (๕) การรักษาสสิ่งแวดล้อมและลดมลพิษที่เกิดจากการใช้สนามบิน
- (๖) การอื่นที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน ตามที่รัฐมนตรีอนุมัติ

มาตรา ๖๐/๔๐ ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตที่ได้รับอนุมัติ ให้เรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกตามมาตรา ๖๐/๓๗ วรรคสอง จัดทำ

- (๑) งบที่แสดงรายได้และค่าใช้จ่ายของค่าบริการผู้โดยสารขาออก ตามหลักเกณฑ์การปันส่วนที่อธิบดีเห็นชอบ
- (๒) งบประมาณประจำปี โดยให้แยกเป็นงบลงทุนและงบทำการ
- (๓) รายงานเกี่ยวกับการเงินแสดงถึงรายได้ ค่าใช้จ่าย รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคในการรับและจ่ายเงินค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่ได้รับ

งบประมาณประจำปีตาม (๒) ให้ยื่นต่ออธิบดีก่อนเริ่มปีบัญชีไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันและในกรณีที่ค่าใช้จ่ายงบลงทุนมีจำนวนเกินกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวงให้จัดทำเป็นโครงการเสนอต่อรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติก่อน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีกำหนด

รายงานเกี่ยวกับการเงินตาม (๓) ให้ยื่นต่ออธิบดีทุกครั้งรอบปีบัญชีภายในหกสิบวันนับแต่วันครบกำหนด

มาตรา ๖๐/๔๑ เพื่อประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตอาจขอให้รัฐมนตรีกำหนดให้เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศจัดเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกแทนได้

ให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งให้เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้จัดเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดใน

กฎกระทรวง ทั้งนี้ จะกำหนดให้มีค่าตอบแทนการจัดเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกแก่ผู้จัดเก็บไว้ด้วยก็ได้

บุคคลตามวรรคสอง มีหน้าที่จัดเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกและนำส่งให้แก่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และภายในระยะเวลาที่กำหนด ในกฎกระทรวงในกรณีที่ไม่นำส่งหรือนำส่งเงินค่าบริการผู้โดยสารขาออกไม่ครบภายในกำหนดระยะเวลา บุคคลนั้นต้องชดใช้จำนวนเงินค่าบริการที่ขาดพร้อมด้วยเงินเพิ่มร้อยละยี่สิบห้าต่อปีให้แก่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต

มาตรา ๖๐/๔๒ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมการจัดเก็บและการใช้จ่ายค่าบริการผู้โดยสารขาออกให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสนามบินอนุญาต หรือสถานที่ประกอบการของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต หรือของผู้มีหน้าที่จัดเก็บตามมาตรา ๖๐/๔๑ วรรคสอง ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตกหรือในระหว่างเวลาทำการของสถานที่ดังกล่าวเพื่อตรวจสอบการปฏิบัติการตามความในหมวดนี้

(๒) ตรวจสอบการทำงานประมาณ การจัดเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกและการทำบัญชี

(๓) ยึดหรืออายัดบัญชี เอกสารและหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับค่าบริการผู้โดยสารขาออก

(๔) มีหนังสือเรียกให้บุคคลใดมาให้ถ้อยคำหรือให้ส่งเอกสารหรือวัตถุใดมาเพื่อประกอบการพิจารณา

มาตรา ๖๐/๔๓ เพื่อประโยชน์ในการบริหารสนามบินที่ใช้เพื่อสาธารณะเป็นการทั่วไป ให้รัฐมนตรีมีอำนาจกำหนดให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตนำเงินที่ได้จากการจัดเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกในอัตราไม่เกินร้อยละสิบเข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียนตามมาตรา ๖๐/๔๔

มาตรา ๖๐/๔๔ ให้กรมการขนส่งทางอากาศจัดตั้งเงินทุนหมุนเวียนขึ้นทุนหนึ่ง ตามกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง

ในกรณีที่สนามบินอนุญาตตามหมวดนี้ ดำเนินงานโดยกรมการขนส่งทางอากาศให้นำส่งเงินค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่กรมการขนส่งทางอากาศจัดเก็บได้ตามมาตรา ๖๐/๓๗ วรรคสอง เข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียนตามวรรคหนึ่ง

การใช้จ่ายเงินจากบัญชีเงินทุนหมุนเวียนให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ หลักเกณฑ์ และวิธีการในการใช้จ่ายเงินตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลังและให้อธิบดีจัดทำรายงานการเงินเกี่ยวกับการรับจ่ายเงินค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่ได้รับตามวรรคสอง ยื่นต่อรัฐมนตรีทุกหกเดือน

มาตรา ๖๐/๔๕ ในกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ สนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ หรือผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยาน เรียกเก็บค่าโดยสาร ค่า ระวัง ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ เกินอัตราที่กำหนดตามมาตรา ๒๐ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ มาตรา ๖๐/๓๗ วรรคสองหรือมาตรา ๖๐ จ แล้วแต่กรณี ให้อธิบดีสั่งให้นำเงินส่วนที่เกินส่งเข้า บัญชีเงินทุนหมุนเวียนตามมาตรา ๖๐/๔๔ ภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ต้องไม่เกินกว่าสิบห้าวัน และในกรณีที่ไม่นำส่งให้คิดเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสี่สิบห้าต่อปี

ในกรณีที่มีเหตุอันสมควร อธิบดีอาจอนุมัติให้ขยายกำหนดเวลาในการนำส่งเงิน ส่วนที่เกินและหรือเงินเพิ่ม ทั้งนี้ โดยให้ชำระดอกเบี้ยตามอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เฉลี่ยของธนาคาร พาณิชย์โดยทั่วไปตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงคมนาคมกำหนด

ในกรณีที่มีข้อโต้แย้ง ให้นำกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองว่าด้วยการ อุตสาหกรรมคำสั่งทางปกครอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๖๐/๔๖ ความในหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ ให้บริการสาธารณะด้วย

#### หมวด ๖ ตี

#### บริการในลานจอดอากาศยาน และบริการช่างอากาศ<sup>๗๐</sup>

มาตรา ๖๐ จัตวา ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดลาน จอดอากาศยานของสนามบินอนุญาต

เมื่อรัฐมนตรีกำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบินอนุญาตใดแล้วห้ามมิให้ บุคคลใดประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ เว้นแต่ได้รับ ใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ แล้วแต่กรณี จากพนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติรัฐมนตรี

มาตรา ๖๐ เบญจ ผู้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอด อากาศยานหรือบริการช่างอากาศ ต้องมีคุณสมบัติและมีลักษณะตามข้อบังคับของคณะกรรมการ การบินพลเรือน หรือเป็นสายการบินที่กำหนดของต่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยได้ยอมรับแล้วตาม ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ และประเทศที่กำหนดสายการบินนั้นมิได้วางข้อห้ามหรือข้อ กำกัดแก่สายการบินที่กำหนดของไทยในการประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือ บริการช่างอากาศในประเทศนั้น

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการ

<sup>๗๐</sup> หมวด ๖ ตี บริการในลานจอดอากาศยาน และบริการช่างอากาศ มาตรา ๖๐ จัตวา ถึง มาตรา ๖๐ สัตต เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๒๑

ให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ อายุใบอนุญาตการพักใช้ใบอนุญาตและการเพิกถอนใบอนุญาตดังกล่าวให้กำหนดโดยกฎกระทรวง

บุคคลซึ่งได้รับอนุญาตตามมาตรานี้ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่

กำหนด

มาตรา ๖๐ ฉ ผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานจะเก็บค่าบริการในลานจอดอากาศยานได้ไม่เกินอัตราที่คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรี

มาตรา ๖๐ สัตต ห้ามมิให้ผู้ใดเข้าไปในลานจอดอากาศยานเว้นแต่จะปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยที่กำหนดโดยเจ้าของสนามบินอนุญาตหรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากเจ้าของให้เป็นผู้รักษาสถานบินอนุญาต

ผู้เข้าไปในลานจอดอากาศยานต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

#### หมวด ๗

#### อุบัติเหตุ

มาตรา ๖๑<sup>๗๒</sup> เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักรหรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นในกรณีอากาศยานไทยหรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งอุบัติเหตุนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า และทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๖๒ เมื่อเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร ให้อากาศยานนั้นอยู่ในความพิทักษ์ของพนักงานเจ้าหน้าที่ และห้ามมิให้บุคคลใดปฏิบัติกรอย่างหนึ่งอย่างใดแก่อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจเว้นแต่กรณีจำเป็นเพื่อ

(๑) ให้คน ไปรษณีย์ภัณฑ์และสัตว์พำนัก

(๒) คุ่มครองอากาศยานนั้นมีให้เสียหายโดยไฟไหม้หรือเหตุอื่นใด

(๓) ป้องกันภัยอันตรายมิให้เกิดแก่ประชาชน

(๔) เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นมิให้กีดขวางต่อการเดินอากาศ หรือการขนส่งอย่างอื่น

(๕) เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นไปสู่ที่ปลอดภัยเมื่ออัปปางในน้ำ หรือ

<sup>๗๒</sup> มาตรา ๖๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒

(๖) เคลื่อนย้ายสิ่งของหรือสินค้าให้พ้นภัยอันตรายในกรณีนี้ให้ทำภายใต้ความควบคุมดูแลของพนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ

มาตรา ๖๓ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร

มาตรา ๖๔ ให้คณะกรรมการสอบสวนที่ได้แต่งตั้งขึ้นตามมาตรา ๖๓ มีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) เข้าในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุนั้นตกหรือปรากฏอยู่

(๒) สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุ

#### หมวด ๘

#### อำนาจตรวจ ยึดและหน่วงเหนี่ยว

มาตรา ๖๕ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเรียกตรวจเอกสารตามมาตรา ๑๖ และถ้าปรากฏว่ามีการฝ่าฝืนต่อบทแห่งพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับเอกสารใด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดเอกสารนั้นไว้เพื่อดำเนินการต่อไปได้

มาตรา ๖๖ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจ

(๑) เข้าในสถานที่ใด ๆ แห่งสนามบินอนุญาต ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานหรือสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

(๒) เข้าในโรงงานหรือสถานที่ซึ่งเป็นที่สร้าง ประกอบ ซ่อม หรือตรวจและถอดปรับอากาศยานหรือส่วนของอากาศยาน และตรวจสอบการเหล่านั้นตลอดถึงส่วนต่าง ๆ และแบบที่เกี่ยวข้องกับส่วนเหล่านั้นในระหว่างเวลาทำงาน

(๓) ขึ้นตรวจและค้นอากาศยานซึ่งมีเหตุที่จะเชื่อว่ามิชอบต้องห้ามหรือต้องจำกัดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นใด หรือของซึ่งได้นำเข้าในหรือจะนำออกนอกราชอาณาจักรอันเป็นการหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร

(๔) ตรวจอากาศยานซึ่งมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศแล้วเป็นครั้งคราวตามที่เห็นสมควร

(๕) เข้าตรวจสถานที่เก็บอากาศยาน

(๖) ยึดของต้องห้ามหรือต้องจำกัดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นใดหรือของซึ่งได้นำเข้าในหรือจะนำออกนอกราชอาณาจักรอันเป็นการหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร

มาตรา ๖๗ เมื่อมีการฝ่าฝืนต่อบทแห่งพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับอากาศยานใด

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจแห่งหนึ่งยวการออกเดินทางของอากาศยานนั้น

มาตรา ๖๗/๑<sup>๗๓</sup> ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ อธิบดี ผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลซึ่งเกี่ยวข้อง  
บัตรประจำตัวให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๖๗/๒<sup>๗๔</sup> ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อธิบดี ผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายและพนักงานเจ้าหน้าที่ เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

#### หมวด ๙

#### บทกำหนดโทษ<sup>๗๕</sup>

มาตรา ๖๘ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

(๑) นำอากาศยานทำการบิน โดยไม่นำใบสำคัญการจดทะเบียน ใบสำคัญสมควรเดินอากาศสมุดปุมเดินทาง ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสารถ้ามีเครื่องวิทยุสื่อสาร บัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารและบัญชีแสดงรายการสินค้าติดไปกับอากาศยานตามมาตรา ๑๖ (๑) (๓) (๔) (๖) (๗) (๘) หรือ (๙)

(๒) นำอากาศยานทำการบิน โดยอากาศยานนั้นไม่แสดงเครื่องหมายสัญชาติและทะเบียนหรือไม่ติดแผ่นแสดงเครื่องหมายอากาศยานตามมาตรา ๑๖ (๒)

(๓) นำอากาศยานทำการบิน โดยมีผู้ประจำหน้าที่ที่ไม่นำใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของตนติดไปกับอากาศยานตามมาตรา ๑๖ (๕)

(๔) นำอากาศยานส่วนบุคคลทำการบิน โดยไม่นำใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลติดไปกับอากาศยานตามมาตรา ๒๙ เบญจ

(๕) นำอากาศยานทำการบิน โดยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อจำกัดความสมควรเดินอากาศหรือข้อจำกัดอื่นตามมาตรา ๔๑/๒ วรรคสอง หรือมาตรา ๔๑/๔ วรรคหนึ่ง หรือเงื่อนไขหรือข้อจำกัดการใช้งานตามมาตรา ๔๑/๙ วรรคสอง ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย โดยไม่มีเหตุอันสมควร

ผู้ใดนำอากาศยานทำการบิน โดยอากาศยานนั้นไม่ได้จดทะเบียนอากาศยานตามมาตรา ๓๐ หรือไม่มีสมุดปุมเดินทางตามมาตรา ๑๖/๑ หรือมีผู้ประจำหน้าที่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตผู้

<sup>๗๓</sup> มาตรา ๖๗/๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๗๔</sup> มาตรา ๖๗/๒ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

<sup>๗๕</sup> หมวด ๙ บทกำหนดโทษ มาตรา ๖๘ ถึงมาตรา ๑๒๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

ประจำหน้าที่ในอากาศยานตามมาตรา ๔๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๖๙ ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ไม่จัดให้มีสมุดปุมเดินทางตามมาตรา ๑๖/๑ วรรคหนึ่ง หรือจัดให้มีสมุดปุมเดินทางแต่มีรายการไม่ครบถ้วนตามมาตรา ๑๖/๑ วรรคสอง

(๒) ไม่เก็บรักษาสมุดปุมเดินทางตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๖/๑ วรรคสาม

(๓) ไม่จัดให้มีเครื่องหมายสัญชาติและทะเบียนหรือไม่ติดแผ่นแสดงเครื่องหมายอากาศยานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๓๓

มาตรา ๗๐ ผู้ควบคุมอากาศยานผู้ใดไม่บันทึกรายการในสมุดปุมเดินทาง บันทึกรายการในสมุดปุมเดินทางไม่ครบถ้วน หรือบันทึกรายการในสมุดปุมเดินทางไม่ตรงตามความเป็นจริงตามมาตรา ๑๖/๑ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๗๑ ผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้าตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคหนึ่ง หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตามความเป็นจริง

(๒) ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคสอง

มาตรา ๗๒ เว้นแต่จะมีกรณีฉุกเฉินอันอาจเป็นอันตรายแก่อากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) นำอากาศยานขึ้นลงโดยฝ่าฝืนมาตรา ๑๗ หรือมาตรา ๕๐ ทวิ

(๒) นำอากาศยานบินนอกเส้นทางบินที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา

มาตรา ๗๓ ผู้ควบคุมอากาศยานผู้ใดนำอากาศยานทำการบินโดยฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๙ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๗๔ ผู้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ผู้ดำเนินการเดินอากาศเก็บค่าโดยสารหรือค่าระวางไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด หรือเกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงตามมาตรา ๒๐

(๒) เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ซึ่งให้บริการแก่สาธารณะเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใด นอกจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๖ วรรคหนึ่ง หรือเกินอัตราที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดหรืออนุมัติตามมาตรา ๕๖ วรรคสองหรือวรรคสาม แล้วแต่กรณี

(๓) เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ซึ่งให้บริการแก่สาธารณะเก็บค่าบริการโดยฝ่าฝืนมาตรา ๕๗

(๔) คณะกรรมการ กรรมการ และพนักงานของนิติบุคคลที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะกระทำการใด ๆ ของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตโดยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖๐/๒๖

(๕) เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออก โดยไม่ได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีหรือเกินกว่าที่รัฐมนตรีอนุมัติตามมาตรา ๖๐/๓๗ วรรคสอง

(๖) ผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานผู้ใดเก็บค่าบริการเกินอัตราที่คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติตามมาตรา ๖๐ ฉ

มาตรา ๗๕ ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่บุคคลอื่นในอากาศยาน หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือผู้ประกอบการในสนามบินอนุญาต หรือผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัย หรือแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๑ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๗๖ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) นำอากาศยานบินเข้าหรือบินผ่านเขตห้ามหรือเขตกักตักการบินซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดตามมาตรา ๒๒

(๒) นำอากาศยานไทยบินออกนอกราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๒๗

(๓) นำอากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักรโดยไม่มีสิทธิหรือไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๘



(๔) นำอากาศยานทหารต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักรโดยไม่ได้  
รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๔

มาตรา ๗๗ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๖๐ สัตต วรรคหนึ่งหรือวรรค  
สอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๗๘ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่  
เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) บังคับหรือปล่อยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศโดยไม่ได้รับ  
อนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๔

(๒) ชัดขวางหรือหลีกเลี่ยงการตรวจค้นตามมาตรา ๖๐/๑๗ มาตรา ๖๐/๑๘  
หรือมาตรา ๖๐/๑๙

(๓) ชัดขวางการเข้าดำเนินการหรือเข้าควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาต  
หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามมาตรา ๖๐/๒๓ หรือมาตรา ๖๐/๓๓

(๔) ไม่แจ้งการครอบครองทรัพย์สินหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสนามบินหรือที่  
ขึ้นลงชั่วคราวที่ถูกสั่งควบคุมการดำเนินงานให้คณะกรรมการควบคุมสนามบินทราบตามมาตรา  
๖๐/๒๗

มาตรา ๗๙ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่  
เกินสองปีหรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ส่งหรือพายุทัศนภัยไปกับอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีตาม  
มาตรา ๒๕

(๒) ส่งหรือพาวัดอุกฉัตรหรือสัตว์ไปกับอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก  
พนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๒๖

(๓) เป็นผู้ประจำหน้าที่โดยไม่ได้รับใบอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา  
๔๒

ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานทำการบินโดยรู้ว่ามีผู้กระทำความผิดตาม (๑)  
หรือ (๒) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘๐ ผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา  
๕๓ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๐ เบื้อง วรรคสาม ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในการ  
อนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๘๑ ผู้ใดใช้อากาศยานส่วนบุคคลทำการบินโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก  
รัฐมนตรีตามมาตรา ๒๔ ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสน  
บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้แนบท้ายใบอนุญาตตามมาตรา ๒๙ ทวิ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท และในกรณีที่เป็นการผิดต่อเนื่องกันให้ปรับอีกวันละหนึ่งหมื่นบาทจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๘๓ ผู้จดทะเบียนอากาศยานผู้ใดไม่ส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียนตามมาตรา ๓๒ วรรคสอง หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะผู้ใดไม่ส่งคืนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามมาตรา ๖๐/๓๒ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทและปรับอีกวันละสองพันบาทจนกว่าจะส่งคืน

มาตรา ๘๔ ผู้ใดแสดงหรือใช้เครื่องหมายสัญลักษณ์และทะเบียนหรือแผ่นแสดงเครื่องหมายอากาศยานบนอากาศยาน ที่แตกต่างไปจากที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา ๓๓ หรือนำอากาศยานที่แสดงหรือใช้เครื่องหมายสัญลักษณ์และทะเบียนหรือแผ่นแสดงเครื่องหมายอากาศยานดังกล่าวทำการบิน โดยรู้ว่าอากาศยานนั้นแสดงหรือใช้เครื่องหมายสัญลักษณ์และทะเบียนหรือแผ่นแสดงเครื่องหมายอากาศยานโดยมิชอบ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงเจ็ดปีหรือปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงสองแสนแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘๕ ผู้ได้รับใบรับรองแบบผู้ใดไม่แจ้งคำสั่งของอธิบดีตามมาตรา ๔๑/๑๑ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๘๖ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท

(๑) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๔๑/๑๔ (๑) (๓) (๗) หรือ (๘)

(๒) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามแบบ วิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่กำหนดในใบอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๑/๓๑ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๔๑/๓๕ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๔๑/๔๑ หรือมาตรา ๔๑/๕๑

(๓) ไม่แจ้งการผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพหรือบริษัทที่แตกต่างไปจากแบบที่ไม่ใช่สาระสำคัญต่ออธิบดีตามมาตรา ๔๑/๔๒ (๑) หรือมาตรา ๔๑/๕๒ (๑)

มาตรา ๘๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตหรือมีสิทธิผลิตผลิตภัณฑ์ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๔๑/๑๔ (๒) หรือมาตรา ๔๑/๕๕ วรรคสอง หรือมาตรา ๔๑/๕๖ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘๘ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๔๑/๑๘ (๔) (๕) หรือ (๖) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๘๙ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ผลิตอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๒๑

(๒) ผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๓๒

(๓) ประกอบกิจการหน่วยซ่อมโดยไม่ได้รับใบรับรองตามมาตรา ๔๑/๙๕

(๔) ประกอบกิจการบำรุงรักษาอากาศยานต่างประเทศในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๑๑๐

(๕) เปิดสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานให้บริการแก่สาธารณะ โดยไม่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากอธิบดีตามมาตรา ๖๐/๑

มาตรา ๙๐ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานหรือใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานผู้ใดผลิตอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน อันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๔๑/๒๗ วรรคสาม หรือมาตรา ๔๑/๓๓ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๙๑ ผู้ใดผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๓๗ หรือผลิตบริษัทโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๔๗ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๙๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพหรือใบอนุญาตผลิตบริษัทผู้ใดผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพหรือบริษัทแตกต่างไปจากแบบในสาระสำคัญของอากาศยานของตนโดยไม่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีตามมาตรา ๔๑/๕๒ (๒) หรือมาตรา ๔๑/๕๒ (๒) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท

มาตรา ๙๓ เจ้าของอากาศยาน ผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานของตนโดยไม่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีตามมาตรา ๔๑/๔๕ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๙๔ เจ้าของอากาศยาน ผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของ

อากาศยานของตน หรือใช้งานชิ้นส่วนดังกล่าวโดยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการผลิตและการใช้งานตามที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๔๑/๔๔ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา ๙๕ ผู้ใดปลอมเครื่องหมายหรือรหัสกำกับของผลิตภัณฑ์ลงบนผลิตภัณฑ์ตามมาตรา ๔๑/๔๕ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงเจ็ดปี หรือปรับตั้งแต่สองแสนบาทถึงหนึ่งล้านสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๙๖ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ไม่ยินยอมให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการตามมาตรา ๔๑/๕๗ มาตรา ๖๐/๒๐ มาตรา ๖๐/๔๒ หรือมาตรา ๖๖

(๒) ไม่ยินยอมให้คณะกรรมการสอบสวนปฏิบัติการตามมาตรา ๖๔

มาตรา ๙๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตผลิตภัณฑ์ผู้ใดโอนใบอนุญาตผลิตโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๖๐ หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะผู้ใดโอนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๖๐/๒๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา ๙๘ พนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตที่ได้รับใบอนุญาตให้มีอำนาจออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศหรือหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่ออกตามมาตรา ๔๑/๖๖ วรรคสี่ หรือตามมาตรา ๔๑/๗๔ วรรคสอง หรือพนักงานของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๖๐/๑๗ วรรคสอง และการกระทำได้กล่าวไม่เป็นความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการตามประมวลกฎหมายอาญา ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๙๙ ผู้ใดบำรุงรักษาอากาศยานโดยใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๔๑/๗๙ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๐๐ ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๔๑/๘๐ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท

มาตรา ๑๐๑ ผู้ได้นำอากาศยานทำการบินโดยฝ่าฝืนมาตรา ๔๑/๘๙ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงเจ็ดปี หรือปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงสองแสนแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๐๒ ผู้ได้นำอากาศยานทำการบินโดยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๔๑/๙๐ หรือมาตรา ๔๑/๙๑ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๐๓ ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท

(๑) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวิธีการ เงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่กำหนดไว้ในใบรับรองหน่วยซ่อมตามมาตรา ๔๑/๙๙

(๒) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดในการกำกับดูแลการดำเนินงานที่ให้ช่วงไปตามมาตรา ๔๑/๑๐๔ วรรคสอง

(๓) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการผลิตชิ้นส่วนของอากาศยานที่อธิบดีกำหนดในการอนุญาตให้ผลิตเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาตามมาตรา ๔๑/๑๐๕ วรรคสอง

มาตรา ๑๐๔ พนักงานหรือนายช่างของหน่วยซ่อมซึ่งมีอำนาจลงนามในหนังสือรับรองงาน ผู้ได้รับรองงานตามมาตรา ๔๑/๑๐๑ วรรคหนึ่ง (๑) และ (๒) อันเป็นเท็จต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อมผู้ใดละเลยปล่อยให้พนักงานหรือนายช่างของหน่วยซ่อมรับรองงานตามวรรคหนึ่งอันเป็นเท็จ ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับพนักงานหรือนายช่างของหน่วยซ่อมตามวรรคหนึ่ง

พนักงานหรือนายช่างของหน่วยซ่อมซึ่งมีอำนาจลงนามในหนังสือรับรองงานผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่ออกตามมาตรา ๔๑/๑๐๒ วรรคสาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

มาตรา ๑๐๕ ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมหรือผู้ดำเนินการหน่วยซ่อมผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๑/๑๐๓ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท

มาตรา ๑๐๖ ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อมผู้ใดผลิตชิ้นส่วนของอากาศยานเพื่อใช้เองโดยไม่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีตามมาตรา ๔๑/๑๐๕ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีหรือปรับไม่เกินสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๐๗ เจ้าของ ผู้จดทะเบียนหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศอากาศยานต่างประเทศผู้ใดไม่แจ้งการบำรุงรักษาให้อธิบดีทราบตามมาตรา ๔๑/๑๐๙ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนบาท

เจ้าของ ผู้จดทะเบียนหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศอากาศยานต่างประเทศผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่ออกตามมาตรา ๔๑/๑๐๙ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา ๑๐๘ ผู้ประจำหน้าที่ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

(๑) ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่มีสิทธิทำการตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๔๕

(๒) ไม่ปฏิบัติตามวินัยที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๔๙

(๓) ปฏิบัติหน้าที่โดยฝ่าฝืนมาตรา ๕๐

มาตรา ๑๐๙ ผู้ใดจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๕๑ หรือจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๕๓ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปีและปรับไม่เกินสองล้านบาท

มาตรา ๑๑๐ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือผู้จัดการสนามบินสาธารณะผู้ใดไม่ควบคุมดูแลให้มีการใช้หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามที่ได้รับใบรับรอง โดยผิดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่ระบุไว้ในใบรับรองตามมาตรา ๖๐/๑๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท และในกรณีที่เป็นความผิดต่อเนื่องกันให้ปรับอีกวันละหนึ่งหมื่นบาทจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง เป็นการกระทำโดยผิดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่ระบุไว้ในใบรับรองว่าเป็นเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่เป็นสาระสำคัญ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน และปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท และในกรณีที่เป็นความผิดต่อเนื่องกันให้ปรับอีกวันละสองหมื่นบาทจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๑๑ ผู้ใดเป็นผู้จัดการสนามบินสาธารณะโดยไม่ได้รับใบรับรองจากอธิบดีตามมาตรา ๖๐/๑๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑๒ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือผู้จัดการสนามบินสาธารณะผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๐/๑๕ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท

มาตรา ๑๑๓ ผู้ใดประกอบการให้บริการในสถานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๖๐ จัตวา วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑๔ ผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือตัวแทนเจ้าของอากาศยานในกรณีอากาศยานต่างประเทศผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๖๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา ๑๑๕ ผู้ใดปฏิบัติกรอย่างใดอย่างหนึ่งเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดแก่อากาศยานอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๖๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑๖ ผู้ใดมีผลิตภัณฑ์ไว้เพื่อจำหน่ายโดยรู้ว่าเป็นผลิตภัณฑ์ที่ผลิตไม่เป็นไปตามแบบหรือมาตรฐานที่ปรากฏเครื่องหมายหรือรหัสกำกับไว้ที่ผลิตภัณฑ์นั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๑๗ ผู้ใดปลอมใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาตหรือหนังสือรับรอง ที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดใช้หรืออ้างเอกสารอันเกิดจากการกระทำผิดตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับผู้กระทำความผิดตามวรรคหนึ่ง

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคสอง เป็นผู้ปลอมเอกสารตามวรรคหนึ่งด้วย ให้ลงโทษตามวรรคสองแต่กระหนเดียว

มาตรา ๑๑๘ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้เป็นนิติบุคคล กรรมการหรือผู้จัดการหรือผู้รับผิดชอบในการดำเนินกิจการของนิติบุคคลนั้น ต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้นด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำนั้น ได้กระทำโดยตนมิได้รู้เห็นหรือยินยอม หรือตนได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความผิดนั้นแล้ว

มาตรา ๑๑๙ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับ ให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบตามมาตรา ๑๒๐ มีอำนาจเปรียบเทียบได้

คณะกรรมการการบินพลเรือนอาจออกข้อบังคับกำหนดให้การกระทำความผิดซ้ำหรือการกระทำความผิดที่เห็นว่าร้ายแรง เป็นความผิดที่ไม่อาจเปรียบเทียบปรับตามวรรคหนึ่งได้

มาตรา ๑๒๐ ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่

(๑) พนักงานสอบสวน สำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวไม่เกินห้าหมื่นบาท หรือโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือโทษปรับตามมาตรา ๗๗

(๒) อธิบดี สำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวไม่เกินห้าหมื่นบาท หรือโทษจำคุกไม่เกินหกเดือนหรือโทษปรับที่ไม่ใช่ความผิดที่อยู่ในอำนาจของพนักงานสอบสวนตาม (๑)

(๓) คณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดที่รัฐมนตรีแต่งตั้ง สำหรับความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวเกินกว่าห้าหมื่นบาท หรือโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือโทษปรับที่ไม่ใช่ความผิดที่อยู่ในอำนาจของพนักงานสอบสวนตาม (๑) หรือของอธิบดีตาม (๒)

ในการเปรียบเทียบตามหมวดนี้ ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง (๒) หรือ (๓) ต้องเปรียบเทียบปรับไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของอัตราโทษปรับที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น

มาตรา ๑๒๑ ถ้าการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้มีทรัพย์สินซึ่งทำหรือมีไว้เป็นความผิด หรือเป็นทรัพย์สินที่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือเป็นทรัพย์สินที่บุคคลได้มาโดยการกระทำความผิด ความผิดนั้นอาจเปรียบเทียบได้ต่อเมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมให้ชองกลางที่ยึดหรืออายัด ตกเป็นของแผ่นดิน

มาตรา ๑๒๒ ให้มีคณะกรรมการเปรียบเทียบความผิดที่รัฐมนตรีแต่งตั้งจำนวนสามคนประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกรมการขนส่งทางอากาศ และผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด

การประชุม และวิธีพิจารณาของคณะกรรมการเปรียบเทียบความผิด ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๒๓ ในกรณีที่พนักงานสอบสวนพบว่าผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา ๑๑๙ ที่ไม่อยู่ในอำนาจของพนักงานสอบสวนตามมาตรา ๑๒๐ (๑) หากผู้นั้นยินยอมให้เปรียบเทียบ ให้พนักงานสอบสวนส่งเรื่องให้กรมการขนส่งทางอากาศภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ผู้นั้นแสดงความยินยอมให้เปรียบเทียบ เพื่อให้ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบดำเนินการต่อไป

มาตรา ๑๒๔ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการดำเนินการเกี่ยวกับทรัพย์สินตามมาตรา ๑๒๑

มาตรา ๑๒๕ เมื่อผู้มีอำนาจเปรียบเทียบได้ทำการเปรียบเทียบกรณีใดแล้ว เมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่เปรียบเทียบ ภายในระยะเวลาที่ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบกำหนดซึ่งไม่เกินสามสิบวันนับแต่วันที่มีการเปรียบเทียบ ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

มาตรา ๑๒๖ ถ้าผู้กระทำความผิดยินยอมให้เปรียบเทียบแล้วไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาตามมาตรา ๑๒๕ ให้ดำเนินคดีต่อไป โดยให้อายุความเริ่มนับตั้งแต่วันครบกำหนดชำระค่าปรับตามคำสั่งของผู้มีอำนาจเปรียบเทียบ





อัตราค่าธรรมเนียม<sup>๖๖</sup>

(๑) ใบอนุญาตส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ ไปกับอากาศยาน	ฉบับละ	๑๐,๐๐๐	บาท
(๒) ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน	ฉบับละ	๑๐๐,๐๐๐	บาท
(๓) ใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล	ฉบับละ	๑๐,๐๐๐	บาท
(๔) ใบรับรองแบบอากาศยาน	ฉบับละ	๑,๐๐๐,๐๐๐	บาท
(๕) ใบรับรองแบบส่วนประกอบสำคัญของ อากาศยาน	ฉบับละ	๕๐๐,๐๐๐	บาท
(๖) ใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติม	ฉบับละ	๑๐๐,๐๐๐	บาท
(๗) การรับรองใบรับรองแบบอากาศยานหรือ แบบส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานหรือ ใบรับรองแบบส่วนเพิ่มเติม ซึ่งออกโดยรัฐภาคี แห่งอนุสัญญาหรือประเทศที่ทำความตกลง กับประเทศไทย	ฉบับละ	๑๐๐,๐๐๐	บาท
(๘) ใบอนุญาตผลิตอากาศยาน	ฉบับละ	๕๐๐,๐๐๐	บาท
(๙) ใบอนุญาตผลิตอากาศยานเป็นการชั่วคราว	ฉบับละ	๒๐๐,๐๐๐	บาท
(๑๐) ใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน	ฉบับละ	๓๐๐,๐๐๐	บาท
(๑๑) ใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพ	ฉบับละ	๒๐๐,๐๐๐	บาท
(๑๒) ใบอนุญาตผลิตบริษัท	ฉบับละ	๒๐๐,๐๐๐	บาท
(๑๓) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ	ฉบับละ	๑๐๐,๐๐๐	บาท
(๑๔) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับการส่งออก	ฉบับละ	๑๐๐,๐๐๐	บาท
(๑๕) หนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศ	ฉบับละ	๑๐,๐๐๐	บาท
(๑๖) หนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศ สำหรับการส่งออก	ฉบับละ	๑๐,๐๐๐	บาท
(๑๗) ใบอนุญาตเป็นผู้ออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศ หรือหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศ	ฉบับละ	๑๐๐,๐๐๐	บาท
(๑๘) ใบรับรองหน่วยซ่อม	ฉบับละ	๑๐๐,๐๐๐	บาท
(๑๙) ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่	ฉบับละ	๒๐,๐๐๐	บาท
(๒๐) ใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ซึ่งออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา หรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย	ฉบับละ	๔,๐๐๐	บาท

<sup>๖๖</sup> อัตราค่าธรรมเนียม แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ.

## สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

- (๒๑) ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน
- |                                      |        |         |     |
|--------------------------------------|--------|---------|-----|
| (ก) สำหรับสนามบินที่ให้บริการสาธารณะ | ฉบับละ | ๑๕๐,๐๐๐ | บาท |
| (ข) สำหรับสนามบินส่วนบุคคล           | ฉบับละ | ๑๐๐,๐๐๐ | บาท |
- (๒๒) ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก  
ในการเดินอากาศ ฉบับละ ๕๐,๐๐๐ บาท
- (๒๓) ใบอนุญาตจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน
- |                      |        |        |     |
|----------------------|--------|--------|-----|
| (ก) เกินกว่า ๓ เดือน | ฉบับละ | ๕๐,๐๐๐ | บาท |
| (ข) ไม่เกิน ๓ เดือน  | ฉบับละ | ๗,๐๐๐  | บาท |
- (๒๔) ใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน  
สาธารณะ ฉบับละ ๕๐๐,๐๐๐ บาท
- (๒๕) ใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน  
สาธารณะชั่วคราว
- |         |        |     |
|---------|--------|-----|
| ฉบับละ  | ๗๐,๐๐๐ | บาท |
| เดือนละ | ๓๐,๐๐๐ | บาท |
- (๒๖) ใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ ฉบับละ ๒๐,๐๐๐ บาท
- (๒๗) ใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการ  
ในลานจอดอากาศยาน ฉบับละ ๕๐,๐๐๐ บาท
- (๒๘) ใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการ  
ช่างอากาศ ฉบับละ ๕๐,๐๐๐ บาท
- (๒๙) ใบแทนใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง  
หรือหนังสือรับรอง กึ่งหนึ่งของใบอนุญาต  
ใบสำคัญ ใบรับรอง  
หรือหนังสือรับรองนั้น  
แต่ไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท
- (๓๐) การต่ออายุใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรอง ครั้งละเท่ากับค่าธรรมเนียมสำหรับ  
ใบอนุญาต ใบสำคัญ ใบรับรองแต่ละฉบับ

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พัฒนาการในด้านการบินพลเรือนของโลกได้ก้าวหน้าไปเป็นอันมาก โดยเฉพาะในฝ่ายวิชาการ จำนวนอากาศยานที่บินภายในประเทศและที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรทวีขึ้นกว่าแต่ก่อนหลายเท่า อากาศยานในปัจจุบันมีความเร็วสูงและขนาดโตกว่าแต่ก่อน จำเป็นจำเป็นต้องมีการควบคุมการดำเนินการเดินอากาศและการจราจรทางอากาศให้รัดกุมยิ่งขึ้น

จึงเป็นการสมควรที่จะปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศเสียใหม่ และเพิ่มเติมบทบัญญัติให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นคณะหนึ่งมีอำนาจออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้และตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ (ค.ศ. ๑๙๔๔) ซึ่งรัฐบาลไทยเป็นภาคี กับวางบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เกี่ยวกับอุบัติเหตุ และเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๘<sup>๗๗</sup>

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานได้นำอากาศยานไปลงยังที่อื่นนอกจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่ระบุไว้และไปลงยังสนามบินลับและบินออกนอกประเทศจนปรากฏผลเสียหายเกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นอย่างมาก และปรากฏว่าขณะนี้ได้มีผู้ลักลอบสร้างสนามบินลับมากขึ้นเป็นลำดับ เพื่อความปลอดภัยของประเทศชาติจึงเป็นการสมควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้มีบทบัญญัติรัดกุมยิ่งขึ้น และในโอกาสเดียวกันก็เพิ่มอัตราโทษให้หนักยิ่งขึ้นด้วย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒<sup>๗๘</sup>

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนี้ ไม่มีบทบัญญัติเปิดโอกาสให้ผู้ครอบครองอากาศยานจดทะเบียนอากาศยานได้จึงเป็นการสมควรที่จะแก้ไขให้ผู้ครอบครองอากาศยานซึ่งมีเหตุอันสมควรที่จะจดทะเบียนอากาศยานนั้นให้มีสิทธิจดทะเบียนได้ในเมื่อรัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติได้พิจารณาเห็นว่ามิเหตุสมควรที่จะอนุญาตให้จดทะเบียน

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๔<sup>๗๙</sup>

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันนี้บรรดา

<sup>๗๗</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๒/ตอนที่ ๖๓/หน้า ๑๓๓๙/๒๓ สิงหาคม ๒๔๙๘

<sup>๗๘</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๖/ตอนที่ ๑๒๒/ฉบับพิเศษ หน้า ๕๖/๓๑ ธันวาคม ๒๕๐๒

<sup>๗๙</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๘/ตอนที่ ๗๖/หน้า ๑๐๖๔/๒๖ กันยายน ๒๕๐๔

สนามบินของนานาชาติประเทศได้เก็บค่าธรรมเนียมจากผู้โดยสารในการที่ใช้สนามบินเป็นท่าขึ้น โดยสารอากาศยาน ทางประเทศไทยก็ได้มีสนามบินซึ่งให้บริการแก่ผู้โดยสารได้ตามสมควรแล้ว จึงสมควรเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้โดยสารซึ่งโดยสารออกจากสนามบินดังที่ปฏิบัติกันทั่วไป เพื่อประโยชน์ในการที่จะได้รายได้มาช่วยในการใช้จ่ายของรัฐต่อไป

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๐๗<sup>๔๐</sup>

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เพื่อให้สอดคล้องต้องตามทางปฏิบัติอันนานาประเทศนิยมและเพื่อความสะดวกเรียบร้อยในเรื่องการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศในส่วนที่ว่าด้วยค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินให้เหมาะสมกับภาวะการณ์

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๑๔<sup>๔๑</sup>

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พัฒนาการในด้านการบินพลเรือนของโลกได้ก้าวหน้ามาเป็นอันมาก อากาศยานปัจจุบันมีน้ำหนักและขนาดใหญ่กว่าแต่ก่อนมาก สมควรแก้ไขเพิ่มเติมอัตราค่าธรรมเนียมค่าขึ้นลงของอากาศยานให้เหมาะสมกับภาวะการณ์ และให้สอดคล้องกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๒๑<sup>๔๒</sup>

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่การให้บริการต่าง ๆ ในลานจอดอากาศยานและการบริการช่างอากาศเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องใกล้ชิดกับความปลอดภัยของอากาศยานและผู้โดยสารอากาศยานและการให้ความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินอากาศและการบินพลเรือน สมควรวางหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้เพื่อให้การให้บริการดังกล่าวเป็นไปอย่างมีระเบียบเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล โดยกำหนดให้การให้บริการดังกล่าวเป็นกิจการที่ต้องได้รับอนุญาต และกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการอนุญาต กับทั้งสมควรกำหนดให้มีการนำเงินค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่เก็บได้มาใช้ในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารภายในสนามบินได้ เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินกิจการของสนามบิน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๒๕<sup>๔๓</sup>

<sup>๔๐</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๘๑/ตอนที่ ๖๖/หน้า ๔๘๑/๑๔ กรกฎาคม ๒๕๐๗

<sup>๔๑</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๘๘/ตอนที่ ๑๐๖/หน้า ๖๖๒/๕ ตุลาคม ๒๕๑๔

<sup>๔๒</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๕/ตอนที่ ๑๔๙/ฉบับพิเศษ หน้า ๑๐๓/๒๕ ธันวาคม ๒๕๒๑

มาตรา ๕ ให้ยกเลิกอัตราค่าธรรมเนียมท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๒๑

มาตรา ๖ ในระหว่างที่ยังมิได้มีการออกกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม หรือยังมีค่าธรรมเนียมข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตามมาตรา ๖ หรือมาตรา ๕๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ให้อัตราค่าธรรมเนียมที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ประกาศในราชกิจจานุเบกษายังคงใช้บังคับเป็นค่าธรรมเนียมต่อไป จนกว่าจะได้มีกฎกระทรวงหรือข้อบังคับดังกล่าว แล้วแต่กรณี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมชั้นสูงไว้ท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ทำให้ไม่สะดวกในการปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจและโดยที่ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในพระราชบัญญัติแยกได้เป็นสองลักษณะ คือ ค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าภาษี และค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการ จึงสมควรยกเลิกการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมชั้นสูงไว้ท้ายพระราชบัญญัติ และสมควรแยกประเภทของค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการออกจากกัน โดยกำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีที่จะออกกฎกระทรวงกำหนด “อัตรา” ที่จะเรียกเก็บสำหรับค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าภาษี และมีอำนาจกำหนด “อัตราชั้นสูง” สำหรับค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการ และให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำหนดอัตราที่จะเรียกเก็บสำหรับค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการ ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๓๕<sup>๔๔</sup>

มาตรา ๘ ผู้ได้รับใบสำคัญจดทะเบียนอากาศยานอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากประสงค์จะใช้อากาศยานที่จดทะเบียนไว้เป็นอากาศยานส่วนบุคคล ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เมื่อได้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลแล้ว ให้ใช้อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในการเดินอากาศต่อไปได้ จนกว่าจะได้รับแจ้งการไม่อนุญาตจากรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่รัฐบาลเห็นสมควรให้เอกชนไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลสามารถใช้อากาศยานส่วนบุคคลได้ ทั้งนี้ เพื่อ

<sup>๔๓</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๙/ตอนที่ ๑๐๘/ฉบับพิเศษ หน้า ๒๖/๖ สิงหาคม ๒๕๒๕

<sup>๔๔</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๘/ตอนที่ ๑๖๔/ฉบับพิเศษ หน้า ๑๓/๑๘ กันยายน ๒๕๓๕

เป็นการส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ และให้มีบุคลากรเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศมากขึ้นเป็นกำลังสำรองของประเทศที่อาจเรียกมาใช้ได้เมื่อมีความจำเป็น แต่การให้เอกชนสามารถใช้อากาศยานส่วนบุคคลได้นั้นอาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงและปลอดภัยของประเทศ จำเป็นจะต้องมีการควบคุมอย่างเคร่งครัด โดยบังคับให้เอกชนที่ประสงค์จะใช้อากาศยานส่วนบุคคลต้องขอรับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งรัฐมนตรีมีดุลพินิจโดยเด็ดขาดที่จะอนุญาตหรือไม่อนุญาต จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๒<sup>๔๔</sup>

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายที่จะแปรสภาพรัฐวิสาหกิจให้เป็นองค์กรธุรกิจในรูปแบบบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อให้อาณาเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและการบริหารจัดการในกิจการที่รัฐวิสาหกิจดำเนินการอยู่ อันจะทำให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และเป็นการลดภาระในด้านงบประมาณของรัฐลงด้วย และในขณะเดียวกันจำเป็นต้องระดมเงินทุนจากต่างประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจของประเทศไทยในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมคุณสมบัติของผู้จดทะเบียนอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศเสียใหม่ โดยกำหนดให้บริษัทมหาชนจำกัดมีคุณสมบัติที่จะจดทะเบียนอากาศยานได้ และลดสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทยในหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด และบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑<sup>๔๕</sup>

มาตรา ๒๒ ให้กรรมการการบินพลเรือนที่ได้รับแต่งตั้งอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ อยู่ในตำแหน่งต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา ๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๒๓ มาตรฐานอากาศยานที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งมีผลใช้ได้อยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าเป็นมาตรฐานตามมาตรา ๓๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้

<sup>๔๔</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๖/ตอนที่ ๑๑๘ ก/หน้า ๓๙/๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๒

<sup>๔๕</sup> ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๕/ตอนที่ ๔๕ ก/หน้า ๙/๗ มีนาคม ๒๕๕๑

มาตรา ๒๔ อากาศยานแบบใดได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งมีผลใช้ได้อยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ แต่ยังไม่ได้รับใบรับรองแบบให้ถือว่าแบบของอากาศยานนั้นได้รับการรับรองตามความในมาตรา ๓๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อเป็นหลักฐานให้ผู้ที่เกี่ยวข้องขอใบรับรองแบบเฉพาะการต่ออธิบดีตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

แบบของใบรับรองแบบเฉพาะการ ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด และให้นำความในมาตรา ๔๑/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๒๕ อากาศยานที่ได้รับใบรับรองแบบจากรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย และได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งมีผลใช้ได้อยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าอากาศยานดังกล่าวได้รับหนังสือรับรองแบบอากาศยานจากอธิบดีตามความในมาตรา ๔๑/๑๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อเป็นหลักฐานให้ผู้ที่เกี่ยวข้องขอหนังสือรับรองแบบเฉพาะการต่ออธิบดีตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

แบบของหนังสือรับรองแบบเฉพาะการ ให้เป็นไปตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนดและให้นำความในมาตรา ๔๑/๑๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๒๖ ผู้ใดทำการผลิตอากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ทำการผลิตต่อไปได้ แต่ต้องยื่นคำขออนุญาตผลิตต่ออธิบดีตามมาตรา ๔๑/๒๑ หรือมาตรา ๔๑/๓๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ แล้วแต่กรณี ภายในหกเดือนนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและเมื่อได้ยื่นคำขอแล้ว ให้ทำการผลิตต่อไปได้จนกว่าอธิบดีจะแจ้งไม่อนุญาต

การออกใบอนุญาตผลิตอากาศยานหรือใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีพิจารณาและมีคำสั่งภายในเวลาไม่เกินสองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ในระหว่างการผลิตตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดวิธีการ เงื่อนไข หรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการผลิตและการใช้งาน ตลอดจนการทำเครื่องหมายและรหัสกำกับไว้ที่อากาศยานหรือส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานที่ทำการผลิตหรือที่ผลิตมาแล้ว และการออกและการติดกำกับหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศของส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานดังกล่าวได้ตามมาตรา ๔๑/๒๗ วรรคสาม มาตรา ๔๑/๕๕ มาตรา ๔๑/๕๖ และมาตรา ๔๑/๗๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ แล้วแต่กรณี



มาตรา ๒๗ ผู้ใดทำการผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ทดแทนในอากาศยาน ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ทำการผลิตต่อไปได้ แต่ต้องยื่นคำขออนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพต่ออธิบดีตามมาตรา ๕๑/๓๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ภายในหกเดือนนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และเมื่อได้ยื่นคำขอแล้วให้ทำการผลิตต่อไปได้จนกว่าอธิบดีจะแจ้งไม่อนุญาต

การออกใบอนุญาตผลิตชิ้นส่วนรับรองคุณภาพตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีพิจารณาและมีคำสั่งภายในเวลาไม่เกินสองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ในระหว่างการผลิตตามวรรคหนึ่ง ให้อธิบดีมีอำนาจกำหนดวิธีการ เงื่อนไข หรือข้อกำหนดเกี่ยวกับการผลิตและการใช้งาน ตลอดจนการทำเครื่องหมายและรหัสกำกับไว้ที่ชิ้นส่วนที่ทำการผลิตหรือที่ผลิตมาแล้ว และการออกและการติดกำกับหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศของชิ้นส่วนดังกล่าวได้ตามมาตรา ๕๑/๓๔ วรรคสาม มาตรา ๕๑/๕๕ มาตรา ๕๑/๕๖ และมาตรา ๕๑/๗๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๒๘ ผู้ใดมีผลิตภัณฑ์ที่จะต้องได้รับอนุญาตผลิตตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ไว้ในครอบครองเพื่อใช้หรือเพื่อจำหน่าย ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และประสงค์จะให้ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวเป็นผลิตภัณฑ์ที่ใช้หรือจำหน่ายต่อไปได้ตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ให้แจ้งต่ออธิบดีภายในหกเดือนนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด

เมื่ออธิบดีเห็นว่าผลิตภัณฑ์ตามวรรคหนึ่ง ได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ให้อธิบดีกำหนดให้ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวเป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้มาตรฐานตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ โดยจะกำหนดวิธีการ เงื่อนไข หรือข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้งานหรือการจำหน่ายหรือการทำเครื่องหมายหรือรหัสกำกับไว้ที่ผลิตภัณฑ์ หรือการออกและการติดกำกับหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศของผลิตภัณฑ์นั้นได้ตามที่เห็นสมควร

มาตรา ๒๙ ใบอนุญาตผลิตบริษัทที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งมีผลใช้ได้อยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้คงใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุใบอนุญาตนั้น

ใบรับรองความสมควรเดินอากาศของบริษัทที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งมีผลใช้ได้อยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับนั้น ให้คงใช้บังคับได้เช่นเดียวกับหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศของบริษัทที่ออกให้ตามมาตรา ๕๑/๗๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้

ใบแต่งตั้งให้เอกชนซึ่งเป็นพนักงานของผู้รับใบอนุญาตผลิตบริษัทเป็นผู้ออกใบรับรองความสมควรเดินอากาศของบริษัทรถที่อธิบดีออกให้ตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ไม่ว่าใบแต่งตั้งนั้นจะมีอายุหรือไม่ก็ตาม ให้คงใช้ได้ต่อไปอีกหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินอายุใบอนุญาตผลิตบริษัทนั้น

มาตรา ๓๐ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งมีผลใช้ได้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าเป็นใบสำคัญสมควรเดินอากาศที่ออกตามมาตรา ๔๑/๖๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ และให้ใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุใบสำคัญสมควรเดินอากาศนั้น

มาตรา ๓๑ ใบรับรองหน่วยซ่อมที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งมีผลใช้ได้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้คงใช้ได้ต่อไปจนกว่าใบรับรองนั้นจะสิ้นอายุ

การแต่งตั้งของผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อม ให้พนักงานของตนเป็นผู้รับรองงานที่หน่วยซ่อมได้บำรุงรักษา ที่อธิบดีเห็นชอบตามระเบียบของกรมการขนส่งทางอากาศที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับให้คงใช้ได้ต่อไปอีกหกเดือนนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินอายุใบรับรองหน่วยซ่อมนั้น

มาตรา ๓๒ บรรดาเงินค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่เจ้าของอากาศยานหรือผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานหรือตัวแทนจัดเก็บตามมาตรา ๖๐ ตรี วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๒๑ ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้นำส่งเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินที่ผู้โดยสารนั้นออกเดินทางตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๐ ตรี วรรคสองและวรรคสาม และให้นำความในมาตรา ๖๐ ตรี วรรคสี่ มาใช้บังคับด้วย

มาตรา ๓๓ บรรดาสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้นยื่นคำขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะต่ออธิบดีตามมาตรา ๖๐/๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ภายในหกเดือนนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

เมื่อได้ยื่นคำขอแล้ว ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตดังกล่าวดำเนินการต่อไปได้ จนกว่าอธิบดีจะแจ้งว่าสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้นไม่อยู่ในเกณฑ์ที่จะออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ทั้งนี้

เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตนั้น ต้องจัดให้มีผู้จัดการสนามบินสาธารณะที่มีใบรับรองจากอธิบดีตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ในระหว่างกรดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตตามวรรคหนึ่ง อธิบดีอาจกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขให้ผู้ยื่นคำขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะปฏิบัติเป็นการชั่วคราวเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยในการให้บริการสาธารณะได้

ถ้าเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ไม่ยื่นคำขอตามวรรคหนึ่ง และมีความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงของชาติ หรือเพื่อประโยชน์ในความต้องการของการให้บริการสาธารณะ ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๖๐/๒๓ หรือมาตรา ๖๐/๓๓ มาใช้บังคับ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๓๔ ให้สนามบินอนุญาตที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับมีสิทธิเรียกเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออกโดยให้ถือว่าได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีตามมาตรา ๖๐/๓๗ วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ โดยให้จัดท่างบประมาณประจำปีเสนอต่ออธิบดีตามมาตรา ๖๐/๕๐ ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ และให้นับวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเป็นวันเริ่มรับเงินค่าธรรมเนียมเพื่อการจัดทำบัญชีและรายงานเกี่ยวกับการเงินตามมาตรา ๖๐/๕๐

มาตรา ๓๕ ให้เงินทุนหมุนเวียนที่จัดตั้งขึ้นตามมาตรา ๖๐ ตรี วรรคห้า แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเป็นเงินทุนหมุนเวียนตามมาตรา ๖๐/๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ และให้ถือว่าระเบียบว่าด้วยการใช้จ่ายเงินจากบัญชีเงินทุนหมุนเวียนที่รัฐมนตรีกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลังตามมาตรา ๖๐ ตรี วรรคหก แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ที่มีอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ เป็นระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนดโดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลังตามมาตรา ๖๐/๕๕ วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๖ บรรดากฎกระทรวง ระเบียบ ตลอดจนข้อบังคับหรือการอนุมัติของคณะกรรมการการบินพลเรือน หรือคำสั่งของอธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้คงใช้บังคับต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีกฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ หรือการอนุมัติของคณะกรรมการการบินพลเรือน หรือคำสั่งของอธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ในเรื่องนั้น ๆ ใช้บังคับ

มาตรา ๓๗ บรรดาคำขอที่ได้ยื่นไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และยังคงอยู่ในระหว่างการพิจารณาของพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้ถือว่าเป็นคำขออนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ในกรณีที่คำขอดังกล่าวมีข้อความแตกต่างไปจากคำขออนุญาตตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมีอำนาจสั่งให้แก้ไขเพิ่มเติมได้ตามความจำเป็นเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว มีบทบัญญัติไม่เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี และมาตรฐานสากลของประเทศต่าง ๆ สมควรกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมการผลิตอากาศยานและชิ้นส่วนของอากาศยานและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจออกข้อกำหนดและคำสั่งความสมควรเดินอากาศให้ครอบคลุมเรื่องดังกล่าวตลอดจนเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ในการควบคุมและรับรองการดำเนินการสนามบินสาธารณะ รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการจัดเก็บและ การนำส่งเงินค่าบริการผู้โดยสารขาออก ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาและมาตรฐานสากล ทั้งนี้ เพื่อขยายโอกาสทางด้านอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ดวงใจ/แก้ไข

๕ ก.ย. ๕๕

A+B (C)

พัชรินทร์/แก้ไข

๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

วศิน/แก้ไข

๒๐ สิงหาคม ๒๕๕๒

## ภาคผนวก ๒

- : ประกาศใช้อุสัณญาวาด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ  
ซึ่งลงนามกัน ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๔๘๗
- : คำแปล อนุสัณญาวาด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๑๓๔๗

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---



### ประกาศ

ให้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ  
ซึ่งลงนามกัน ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม  
พุทธศักราช ๒๔๘๗

มีพระบรมราชโองการให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า  
โดยที่ผู้แทนรัฐบาลไทยได้ลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยการ  
บินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้น ณ เมืองชิคาโก เมื่อ  
วันที่ ๗ ธันวาคม พุทธศักราช ๒๔๘๗

โดยที่ได้มีสัตยาบันสาส์น ลงวันที่ ๗ มีนาคม พุทธศักราช  
๒๔๕๐ มอบไว้กับรัฐบาลแห่งสหรัฐอเมริกา ผู้รักษานุสัญญา  
ฉบับนี้ แต่เมื่อวันที่ ๔ เมษายน พุทธศักราช ๒๔๕๐

๑๓๔๘

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

และโดยที่ข้อ ๕๑ (ข) แห่งอนุสัญญาดังกล่าวบัญญัติว่า  
อนุสัญญานี้เป็นอันมีผลบังคับใช้แก่บรรดาประเทศที่สัตยาบัน  
แต่ละประเทศ เมื่อครบสามสิบวันหลังจากวันมอบสัตยาบัน  
สารัตถ์ของประเทศนั้น ๆ

ฉะนั้น อนุสัญญาฉบับที่ ๖ ซึ่ง เป็นอันใช้ระหว่างประเทศ  
ไทยกับประเทศที่เป็นภาคแห่งอนุสัญญา ตั้งแต่วันที่ ๔ พฤษภาคม  
พุทธศักราช ๒๔๕๐ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๒ กันยายน พุทธศักราช ๒๔๕๔  
เป็นปีที่ ๖ ในรัชกาลปัจจุบัน

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

จอมพล ป. พิบูลสงคราม

นายกรัฐมนตรี

๑๓๔๕

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

คำแปล

## อนุสัญญา

ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

คำปรารภ

โดยที่วิวัฒนาการของการบินพลเรือนระหว่างประเทศใน  
อนาคตสามารถก่อให้เกิดและรักษาไว้ซึ่งมิตรภาพและความ  
เข้าใจต่อกันในระหว่างชาติและพลเมืองของโลก แต่อย่างไร  
ก็ดีการฝ่าฝืนการบินพลเรือนก็จะกลายเป็นภัยต่อความมั่นคงทั่วๆ  
ไป และ

โดยที่เป็นที่ปรารถนากันในอันที่จะหลีกเลี่ยงการกระทบ  
กระเทือนกันและจะส่งเสริมการร่วมมือระหว่างชาติและพลเมือง  
ซึ่งสันติภาพของโลกจะมีได้ก็ด้วยการร่วมมือเช่นนั้น

ฉะนั้น บรรดารัฐบาลที่ลงนามไว้ข้างท้ายนี้ได้ตกลงใน  
หลักการและข้อตกลงบางประการ เพื่อให้การบินพลเรือน  
ระหว่างประเทศได้วิวัฒนาการไปในทางที่ปลอดภัยและมีระเบียบ  
และเพื่อให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้จัดตั้งขึ้น



๑๓๕๐

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

โดยได้รับโอกาสอย่างเสมอภาคเป็นมูลฐาน และให้ดำเนินการ  
ไปในทางที่มั่นคงและถูกต้องตามหลักเศรษฐกิจ  
จึงได้กระทำอนุสัญญา<sup>๕๕</sup>ขึ้นเพื่อให้ได้ผลดังกล่าว

### ภาค ๑--การเดินทางอากาศ

#### หมวด ๑

#### หลักการทั่วไป และการใช้ออนุสัญญา<sup>๕๕</sup>

##### ข้อ ๑

##### อธิปไตย

บรรดา<sup>๕๖</sup>รัฐผู้ทำสัญญา<sup>๕๕</sup>ยอมรับนับถือว่าทุก<sup>๕๗</sup>รัฐมีอธิปไตยโดย  
เฉพาะและสมบูรณ์<sup>๕๘</sup>เหนือ<sup>๕๙</sup>อวกาศบนอาณาเขตของตน

##### ข้อ ๒

##### อาณาเขต

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญา<sup>๕๕</sup> อาณาเขตของ  
รัฐหนึ่งให้หมายความ<sup>๖๐</sup>ว่าพื้นที่ดินและทะเลในอาณาเขตที่ติดต่อกับ  
พื้นที่ดินนั้น<sup>๖๑</sup> ซึ่งอยู่ภายใต้<sup>๖๒</sup>อธิปไตย อธิราชย์ อารักขา  
หรืออาณาเขตของรัฐนั้น<sup>๖๓</sup>

๑๓๕๑

ตอนที่ ๕๘ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

---

ข้อ ๓

อากาศยานพลเรือนและอากาศยานราชการ

(ก) อนุสัญญาให้ใช้บังคับแก่อากาศยานพลเรือนเท่านั้น  
มิให้ใช้บังคับแก่อากาศยานราชการ

(ข) อากาศยานที่ใช้ในบริการฝ่ายทหาร ศาลากร และ  
ตำรวจ ให้ถือว่าเป็นอากาศยานราชการ

(ค) อากาศยานราชการของรัฐผู้ทำสัญญารัฐใดจะบินเหนือ  
อาณาเขตของอีกรัฐหนึ่งหรือลงบนอาณาเขตนั้นมิได้ นอกจาก  
จะได้รับอนุญาตโดยความตกลงพิเศษหรือโดยวิธีอื่น และ  
จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในความตกลงหรือวิธีเช่นนั้น

ข้อ ๔

การเขว้การบินพลเรือน

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงว่าจะไม่ใช้การบินพลเรือน  
เพื่อความมุ่งประสงค์ใด ๆ ที่ขัดกับจุดประสงค์ของอนุสัญญานี้

๑๓๕๒

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

หมวด ๒

การบินเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา

ข้อ ๕

สิทธิของการบินที่ไม่มีกำหนด

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงว่า บรรดาอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นๆ ซึ่งมีได้ดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด ย่อมมีสิทธิที่จะทำการบินเข้ามาในอาณาเขตของตน หรือบินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่แวะลงและแวะลงมิใช่เพื่อการค้าได้โดยไม่จำเป็นต้องขอรับอนุญาตล่วงหน้า แต่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ และรัฐที่อากาศยานนั้นทำการบินอยู่เหนือมีสิทธิที่จะสั่งให้แวะลงได้ แม้กระนั้นก็ดี รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะสั่งอากาศยานซึ่งปรารถนาจะบินไปเหนือภูมิภาคที่ไม่มีทางเข้าไปถึงหรือที่ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเพียงพอ ให้ทำการบินตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้ หรือให้ขอรับอนุญาตพิเศษสำหรับการบินเช่นนั้น ทั้งนี้ เพราะด้วยเหตุผลเกี่ยวกับความปลอดภัยของการบิน

๑๓๕๓

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

ถ้าอากาศยานเช่นว่านั้นทำการรับคนโดยสาร สินค้า หรือ ไปรษณีย์ภัณฑ์โดยได้รับสินจ้างหรือค่าเช่าแตกต่างกับบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำที่กำหนดภายใต้บทบัญญัติ ข้อ ๗ อากาศยานนั้นย่อมมีเอกสิทธิ์ที่จะขนถ่ายคนโดยสาร สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ขึ้นหรือลงได้ด้วย แต่เมื่อมีการขนถ่ายขึ้นลงเช่นว่านั้น รัฐมีสิทธิที่จะวางข้อบังคับ เงื่อนไข หรือข้อจำกัด ในการนี้ได้ตามที่พิจารณาว่าจำเป็น

ข้อ ๖

บริการเดินอากาศประจำกำหนด

บริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำกำหนดจะดำเนินการบินเหนือหรือเข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญามีได้ นอกจากจะได้รับอนุญาตพิเศษ หรืออนุญาตอย่างอื่นจากรัฐนั้น และจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในใบอนุญาตเช่นว่านั้น

ข้อ ๗

กาโบตาจ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐย่อมมีสิทธิที่จะบอกปฏิเสธการอนุญาตให้อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ รับคนโดยสาร

## ๑๓๕๔

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

ไปรษณีย์ภัณฑ์และสินค้าที่รับขนส่งภายในอาณาเขตของตน เพื่อสินจ้างหรือค่าเช่า ซึ่งคนและของเหล่านั้นมีปลายทางไปยังอีกจุดหนึ่งภายในอาณาเขตนั้น

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะไม่ทำข้อตกลงใด ๆ ซึ่งให้เอกสิทธิเช่นว่านั้นโดยชัดแจ้งแก่รัฐอื่นใด หรือแก่สายการบินของรัฐอื่นใดโดยเฉพาะและรับรองว่าจะไม่ขอรับเอกสิทธิพิเศษเฉพาะเช่นว่านั้นจากรัฐอื่นใด

## ข้อ ๘

## อากาศยานไม่มีนักบิน

อากาศยานที่สามารถบินได้โดยไม่มีนักบินจะทำการบินเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาโดยไม่มีนักบินไม่ได้ นอกจากจะได้รับอนุญาตพิเศษจากรัฐนั้นและได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในใบอนุญาตเช่นว่านั้น รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าในภูมิภาคที่เปิดให้อากาศยานพลเรือนทำการบินได้ตนจะได้จัดการควบคุมการบินของอากาศยานที่ไม่มีนักบินเช่นว่านั้นมิให้เป็นอันตรายแก่อากาศยานพลเรือน

๑๓๕๕

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

ข้อ ๕

เขตหวงห้าม

(ก) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจกักหรือห้ามโดยสม่าเสมออันมิให้อากาศยานของรัฐอื่นบินเหนือเขตบางแห่งในอาณาเขตของตน เพราะเหตุที่ความจำเป็นทางการทหารหรือทางความปลอดภัยสาธารณะ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่จำแนกปฏิบัติผิดแผกกันระหว่างอากาศยานของรัฐที่เป็นเจ้าของอาณาเขตซึ่งดำเนินสายการบินระหว่างประเทศประจำที่กำหนดกับอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ซึ่งดำเนินสายการบินเช่นเดียวกัน ขอบเขตและการกำหนดบริเวณของเขตหวงห้ามเช่นว่านั้นจะต้องชอบด้วยเหตุผลโดยมิให้รบกวนการเดินทางอากาศโดยไม่จำเป็น รัฐผู้ทำสัญญาจะต้องทำการติดต่อแจ้งคำพรรณาเกี่ยวกับบรรดาเขตหวงห้ามเช่นว่านั้นภายในอาณาเขตของตนไปยังรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ และไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่จะมิชงนภายหลัง

๑๓๕๖

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสงวนสิทธิที่จะจำกัด หรือห้ามการบินเหนืออาณาเขตทั้งหมดหรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่งเป็นการชั่วคราวได้ด้วย ในเมื่อมีพฤติการณ์พิเศษผิดปกติ หรือในระหว่างเวลาฉุกเฉิน หรือเพื่อประโยชน์ความปลอดภัยสาธารณะ การจำกัดและการห้ามเช่นนี้ให้มีผลบังคับได้ทันทีโดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่จำแนกสัญชาติอากาศยานของรัฐอื่น ๆ ทั้งหมด

(ค) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจสั่งให้อากาศยานลำหนึ่งลำใดที่ผ่านเข้าไปในเขตที่ดำริไว้ในวรรค (ก) หรือ (ข) ข้างต้นลงสู่ทำอากาศยานที่กำหนดไว้ภายในอาณาเขตของตนโดยเร็วที่สุดเท่าที่สามารถทำได้หลังจากการผ่านเช่นว่านั้น แต่ทั้งนี้จะต้องเป็นไปตามข้อบังคับซึ่งรัฐนั้นได้วางไว้

ข้อ ๑๐

การลง ณ ทำอากาศยานสุลกากร

นอกจากในกรณีที่อากาศยานได้รับอนุญาตให้บินผ่านอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาโดยไม่แวะลงตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ หรือแห่งการอนุญาตพิเศษ อากาศยานทุกลำซึ่งเข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาจะต้องลง ณ ทำอากาศยาน

๑๓๕๓

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

ที่รัฐนั้นกำหนดเพื่อความมุ่งประสงค์ทางศุลกากร หรือการ  
 ตรวจสอบอย่างอื่นถ้าข้อบังคับของรัฐที่มีไว้เช่นนั้น ในการออกจาก  
 อาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอากาศยานเช่นว่านั้นจะต้องออกจาก  
 ท่าอากาศยานศุลกากรที่กำหนดไว้เช่นเดียวกัน ให้รัฐที่กำหนด  
 ท่าอากาศยานศุลกากร โฆษณารายการทั้งหมดของท่าอากาศยาน  
 เหล่านั้น และส่งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ  
 ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามภาค ๒ แห่งอนุสัญญา<sup>๕</sup> เพื่อติดต่อแจ้งไปยัง  
 รัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ทั้งหมด

ข้อ ๑๑

การใช้ข้อบังคับทางอากาศ

ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา<sup>๕</sup> กฎหมายและข้อบังคับ  
 ของรัฐผู้ทำสัญญาเกี่ยวกับอากาศยานที่ดำเนินการเดินอากาศ  
 ระหว่างประเทศจะเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของตน  
 หรือเกี่ยวกับการดำเนินการและการเดินอากาศของอากาศยาน  
 นั้น ขณะอยู่ภายในอาณาเขตของตนให้ใช้บังคับแก่อากาศยาน  
 ของบรรดารัฐผู้ทำสัญญาโดยไม่จำแนกสัญชาติ และอากาศยาน



๑๓๕๘

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

---

นั้นจะต้องปฏิบัติตามในเมื่อเข้ามาใน หรือออกไปจาก หรือ  
ขณะอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐนั้น

ข้อ ๑๒

### กฎจราจรทางอากาศ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะเลือกใช้กระบวนการ  
ต่าง ๆ เพื่อประกันว่าอากาศยานทุกลำที่บินเหนือหรือเคลื่อนที่  
อยู่ภายในอาณาเขตของตนและอากาศยานทุกลำที่มีเครื่องหมาย  
สัญชาติของตนไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด จะปฏิบัติตามกฎและข้อ  
บังคับเกี่ยวกับการบินและการเคลื่อนที่ของอากาศยานซึ่งยังคง  
ใช้อยู่ ณ ที่นั้น รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองที่จะรักษาข้อบังคับ  
ของตนเกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ให้เป็นอย่างเดียวกับข้อบังคับที่จัด  
ให้มิชนเป็นครั้งคราวตามอนุสัญญานี้ให้มากที่สุดเท่าที่จะได้  
สำหรับการบินเหนือทะเลหลวงให้ถือกฎซึ่งจะได้จัดให้มิชนตาม  
อนุสัญญานี้ใช้บังคับ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัด  
ประกันให้มีการฟ้องร้องลงโทษบรรดาบุคคลที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่  
ใช้อยู่

๑๓๕๕

ตอนที่ ๕๘ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

ข้อ ๑๓

### ข้อบังคับการเข้าและการตรวจปล่อย

กฎหมายและข้อบังคับของรัฐผู้ทำสัญญาเกี่ยวกับคนโดยสาร ผู้ประจำการในอากาศยาน หรือของบรรทุกของอากาศยาน จะเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของตน เช่นข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้า การตรวจปล่อย การอพยพเข้าเมือง หนังสือเดินทาง การศุลกากรและด่านกักตรวจโรค ให้เป็นอันใช้บังคับแก่คนโดยสาร ผู้ประจำการในอากาศยาน หรือของบรรทุกเช่นว่า หรือแก่ผู้ทำการแทนบุคคลและของดังกล่าว ในเมื่อเข้ามาในหรือออกไปจาก หรือขณะอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐนั้น

ข้อ ๑๔

### การป้องกันการแพร่ของโรค

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงที่จะดำเนินกระบวนการต่าง ๆ ให้ประสิทธิผล เพื่อที่จะป้องกันการแพร่ของโรคต่าง ๆ โดยการเดินอากาศ คือ อหิวาตกโรค ไทฟัส (ระบาด) ไข้ทรพิษ ไข้เหลือง กากโรค และบรรดาโรคติดต่ออื่น ๆ ที่รัฐผู้ทำสัญญาจะพิจารณา กำหนดเป็นคราวๆ และเพื่อการนี้รัฐผู้ทำสัญญาจะทำการปรึกษา

๑๓๖๐

ตอนที่ ๕๘ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

กันโดยใกล้ชิดกับตัวแทนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับข้อบังคับระหว่างประเทศว่าด้วยกระบวนการสหภาพที่ใช้กับอากาศยาน การปรึกษาเช่นว่านั้นจะต้องไม่เป็นการเสียหายต่อการใช้อินนุสัญญา ระหว่างประเทศใด ๆ ที่มีอยู่ในเรื่องนี้ ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาต่าง ๆ อาจเป็นภาคีอยู่

ข้อ ๑๕

คำภาระสำหรับทำอากาศยานและคำภาระที่คล้ายกัน

ภายใต้บทบัญญัติแห่งข้อ ๖๘ ทำอากาศยานทุกแห่งในรัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งเปิดให้อากาศยานแห่งชาติของตนใช้เป็นสาธารณะจะต้องเปิดให้อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ทั้งหมดใช้เช่นเดียวกันภายใต้เงื่อนไขอย่างเดียวกัน การใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศรวมทั้งบริการวิทยุและอุตุนิยมวิทยา ซึ่งอาจจัดให้มีขึ้นใช้เป็นสาธารณะเพื่อความปลอดภัยและทันที่แห่งของการเดินอากาศโดยอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขอย่างเดียวกันเหมือนกัน

คำภาระใด ๆ ที่รัฐผู้ทำสัญญาอาจเรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บจากอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นใด สำหรับการ

๑๓๖๑

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา, ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ  
เช่นว่านั้น

(ก) สำหรับอากาศยานที่มีได้ทำการบินในบริการเดิน  
อากาศระหว่างประเทศประจำกำหนด จะต้องไม่สูงกว่า  
ค่าภาระที่อากาศยานแห่งชาติของตนจะต้องเสีย ซึ่งอากาศยาน  
นั้นเป็นเช่นเดียวกันและทำการบินเช่นเดียวกัน

(ข) สำหรับอากาศยานที่ทำการบินในบริการเดินอากาศ  
ระหว่างประเทศประจำกำหนด จะต้องไม่สูงกว่าค่าภาระที่  
อากาศยานแห่งชาติของตนจะต้องเสีย ซึ่งอากาศยานนั้นทำการ  
บินในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน

ค่าภาระเช่นว่านั้นทั้งหมดจะต้องโฆษณาและติดต่อไปยัง  
องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แต่ถ้าวินิจฉัย  
ที่มีส่วนได้ส่วนเสียร้องขอ คณะมนตรีจะได้ตรวจสอบบรรดา  
ค่าภาระที่เรียกเก็บสำหรับการใช้ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวก  
อื่น ๆ กับจะรายงานและทำคำแนะนำในเรื่องนี้ให้  
รัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณา รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดจะเรียกเก็บ  
ค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระอื่น สำหรับสิทธิของอากาศยานใด ๆ

๑๓๖๒

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๕

---

แห่งรัฐผู้ทำสัญญา หรือบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยานนั้น  
ในการบินผ่านหรือการเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของ  
ตนแต่อย่างใดเลยไม่ได้

ข้อ ๑๖

การตรวจค้นอากาศยาน

เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐมีสิทธิที่จะ  
ตรวจค้นอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ในขณะที่ลงหรือ  
ออกเดินทาง โดยไม่ให้เกิดการล่าช้าอันไม่ชอบด้วยเหตุผล  
และมีสิทธิตรวจใบสำคัญต่าง ๆ และเอกสารอื่น ๆ ที่วางไว้โดย  
อนุสัญญานี้

หมวด ๓

สัญชาติของอากาศยาน

ข้อ ๑๗

สัญชาติของอากาศยาน

อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐโดยยอมมีสัญชาติเป็น  
ของรัฐนั้น

๑๓๖๓

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

---

ข้อ ๑๘

การจดทะเบียนสองแห่ง

อากาศยานลำหนึ่งจะจดทะเบียนโดยถูกต้องสมบูรณ์ในรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐไม่ได้ แต่อาจเปลี่ยนการจดทะเบียนจากรัฐหนึ่งไปอีกรัฐหนึ่งได้

ข้อ ๑๙

กฎหมายแห่งชาติว่าด้วยการจดทะเบียน

การจดทะเบียนหรือการโอนทะเบียนของอากาศยานในรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ จะต้องกระทำตามกฎหมายและข้อบังคับของรัฐนั้น

ข้อ ๒๐

การแสดงเครื่องหมาย

อากาศยานทุกลำที่ประกอบการเดินอากาศระหว่างประเทศจะต้องมีเครื่องหมายสัญชาติและการจดทะเบียน อันเหมาะสมสำหรับอากาศยานนั้น

ข้อ ๒๑

รายงานการจดทะเบียน

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองที่จะให้ข้อความเกี่ยวกับการจดทะเบียน และกรรมสิทธิ์ของอากาศยานลำหนึ่งลำใดโดย

๑๓๖๔

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

เฉพาะที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้น แก่รัฐผู้ทำสัญญาอื่นใด หรือ  
 แก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในเมื่อได้รับคำร้อง  
 ขอ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะจัดส่งรายงานต่าง ๆ เพิ่มเติมให้  
 แก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามข้อบังคับที่  
 องค์การดังกล่าวอาจวางขึ้น โดยให้ข้อมูลที่เกี่ยวเนื่องเท่าที่จะ  
 ให้ได้อันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์และการควบคุมของอากาศยานที่  
 จดทะเบียนในรัฐนั้น และที่ประกอบการบินอากาศระหว่าง  
 ประเทศเป็นประจำ ข้อมูลซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่าง  
 ประเทศได้ไว้นั้น องค์การจะต้องให้รัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ได้ใช้  
 ประโยชน์เมื่อมีการร้องขอ

หมวด ๔

กระบวนการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การบินอากาศ

ข้อ ๒๒

การอำนวยความสะดวกในระเบียบการ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงที่จะเลือกใช้กระบวนการทั้งสิ้น  
 ที่สามารถปฏิบัติได้ โดยออกข้อบังคับพิเศษหรือเกณฑ์อย่างอื่น  
 เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินอากาศของ

๑๓๖๕

ตอนที่ ๕๘ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

อากาศยานระหว่างอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาและเพื่อป้องกันมิให้เกิดการล่าช้าโดยไม่จำเป็นแก่อากาศยาน ผู้ประจำการในอากาศยาน คนโดยสาร และสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการบริการตามกฎหมายว่าด้วยการอพยพเข้าเมือง การกักตรวโรค การศุลกากร และการตรวจปล่อย

ข้อ ๒๓

วิธีดำเนินการศุลกากรและอพยพเข้าเมือง

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดวางวิธีดำเนินการศุลกากรและการ อพยพเข้าเมืองอันกระทบถึงการเดินอากาศระหว่างประเทศเท่าที่เห็นว่าจะสามารถปฏิบัติได้ ตามวิธีปฏิบัติซึ่งอาจมีหรือได้รับแนะนำเป็นครั้งคราวตามอนุสัญญาฉบับนี้ ไม่มีข้อความใดในอนุสัญญาฉบับนี้ที่แสดงว่ามีการห้ามมิให้จัดตั้งท่าอากาศยานที่ไม่เก็บภาษีศุลกากร

ข้อ ๒๔

ภาษศุลกากร

(ก) อากาศยานที่บินไปยัง ออกจาก หรือผ่านอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง จะเข้าไปได้เป็นการชั่วคราวโดยไม่เสีย



๑๓๖๖

ตอนที่ ๕๘ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

อากาศยานได้ข้อยบังคับศุลกากรของรัฐนั้น เชื้อเพลิง น้ำมันดิน เครื่องอะไหล่ เครื่องบริภัณฑ์ประจำ และพัสดุของอากาศยาน ในอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่ง ในเมื่อเข้าไปถึงอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง จะได้รับยกเว้นจากภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียมการตรวจหรือค่าอากร และค่าภาระแห่งชาติหรือท้องถิ่นที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน โดยสิ่งของเหล่านั้นคงเก็บอยู่บนอากาศยานในเมื่อออกจากอาณาเขตของรัฐนั้น การยกเว้นนั้นมิให้ใช้แก่ปริมาณหรือสิ่งของที่ขนส่ง เว้นแต่จะเป็นไปตามข้อยบังคับศุลกากรของรัฐนั้น ซึ่งอาจกำหนดให้เก็บรักษาสิ่งของเหล่านั้นไว้ภายใต้ความอำนวยการของเจ้าหน้าที่ศุลกากรก็ได้

(ข) เครื่องอะไหล่และเครื่องบริภัณฑ์ที่นำเข้ามาในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่ง เพื่อรวมเข้าหรือใช้ในอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งอากาศยานนั้นดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศจะนำเข้ามาได้ โดยไม่เสียภาษีศุลกากร ภายใต้การปฏิบัติตามข้อยบังคับของรัฐนั้น ซึ่งอาจกำหนดว่าสิ่งของเหล่านั้นจะต้องเก็บรักษาไว้ภายใต้ความอำนวยการและควบคุมของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

๑๓๖๗

ตอนที่ ๕๘ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

ข้อ ๒๕

### อากาศยานในระหว่างทุกขภัย

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองที่จะจัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือแก่อากาศยานในระหว่างทุกขภัยในอาณาเขตของตนเท่าที่จะสามารถปฏิบัติได้ และภายใต้ความควบคุมของเจ้าหน้าที่ของตนเอง จะอนุญาตให้เจ้าของอากาศยานนั้น หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน จัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือเช่นนั้นอันอาจจำเป็นตามพฤติการณ์ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะร่วมมือในกระบวนการประสานกัน ซึ่งอาจได้รับแนะนำเป็นครั้งคราวตามอนุสัญญาฉบับนี้ในเมื่อรับจัดการค้นหาอากาศยานที่หายไป

ข้อ ๒๖

### การสืบสวนอุบัติเหตุ

ในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญา รัฐหนึ่งในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งมีการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวก

๑๓๖๘

ตอนที่ ๕๘ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

ความสะดวกในการเดินอากาศ รัฐเจ้าของดินแดนที่เกิด  
อุบัติเหตุจะจัดการสอบสวนพฤติการณ์ของอุบัติเหตุ<sup>๕</sup>นั้นตาม  
วิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอาจแนะนำ  
 ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยาน  
 ยานมีโอกาที่จะตั้งผู้สังเกตการณ์ไปร่วมในการสอบสวนได้  
 และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงานและคำวินิจฉัย  
 ในเรื่องนี้ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน

ข้อ ๒๗

การยกเว้นจากการยึดโดยมีการ

เรียกกรองสิทธิบัตร

(ก) ในขณะที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศ การที่  
อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญา<sup>๕</sup>รัฐหนึ่งได้รับอนุญาตให้เข้าไปใน  
อาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา<sup>๕</sup>อีกรัฐหนึ่ง หรือได้รับอนุญาตให้  
บินผ่านอาณาเขตของรัฐเช่นว่านั้น โดยจะลงหรือไม่ลงก็ตาม  
 จะไม่เป็นเหตุให้เกิดการยึดหรือหน่วงเหนี่ยวอากาศยานนั้นไว้  
 หรือมีการเรียกกรองใดๆ แก่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการบินของ  
 อากาศยานนั้น หรือเกิดการเชกสอด<sup>๕</sup>อย่างใด โดยรัฐ

๑๓๖๘

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๕๕๔

ก่อนหน้านั้น หรือบุคคลใดในรัฐนั้น หรือโดยผู้แทน โดยอ้างว่าการ  
สำหรับกลไก ชั้นส่วนต่างๆ ส่วนประกอบหรือการดำเนินการของ  
อากาศยานนั้นละเมิดสิทธิบัตร แบบแผน หรือตัวแบบที่ได้รับ  
อนุสิทธิบัตรหรือจดทะเบียนโดยถูกต้องแล้วในรัฐเจ้าของอาณาเขตที่  
อากาศยานนั้นเข้าไป และไม่ว่าในกรณีใด เป็นที่ตกลงกันว่าจะ  
ไม่มีการเรียกให้วางประกันเกี่ยวกับการยกเว้นจากการยึด หรือ  
หวังเห็นขบวนดังกล่าวข้างต้นในรัฐที่อากาศยานเช่นว่านั้นเข้าไป

(ข) บทบัญญัติในวรรค (ก) แห่งข้อนี้ให้ใช้บังคับแก่คลัง  
พัสดุหรือเครื่องอะไหล่ และเครื่องบริภัณฑ์สำรองสำหรับ  
อากาศยานนั้นด้วย ตลอดจนสิทธิที่จะใช้หรือติดตั้งสิ่งของเช่น  
นั้นในการซ่อมอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งในอาณาเขต  
ของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นใด แต่มีเงื่อนไขว่าชั้นส่วน หรือเครื่อง  
บริภัณฑ์ใด ๆ ที่มีสิทธิบัตร ซึ่งเก็บรักษาไว้เช่นนั้นห้ามมิให้นำ  
ออกขายหรือจ่ายแจกภายใน หรือส่งออกเพื่อกำจากรัฐผู้ทำ  
สัญญาที่อากาศยานนั้นเข้าไป

(ค) คุนประโยชน์แห่งข้อนี้ให้ใช้เฉพาะแก่รัฐที่เป็นภาค  
แห่งอนุสัญญาดังนั้น และจะต้องเข้าเกณฑ์หนึ่งเกณฑ์ใดใน  
สองข้อต่อไปนี้ (๑) เป็นภาคแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อ

๑๓๗๐

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

ความคุ้มครองทรัพย์สินอุตสาหกรรม และแห่งการแก้ไข  
เพิ่มเติมที่ห้าในภายหลัง หรือ (๒) ได้ตรากฎหมายสิทธิบัตรขึ้น  
ซึ่งยอมรับแล้วและให้ความคุ้มครองอันเพียงพอแก่การนิมิต  
ที่กระทำขึ้นโดยคนชาติของรัฐอื่น ๆ ที่เป็นภาคแห่งอนุสัญญา  
ฉบับนี้

ข้อ ๒๘

เรื่องอำนาจความสะดวกในการเดินอากาศ

และระบบมาตรฐาน

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดการในข้อต่อไปนี้  
เท่าที่จะปฏิบัติได้

(ก) จัดให้มีท่าอากาศยาน บริการวิทยุ บริการอุตุนิยมวิทยา  
และเรื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอย่างอื่น ๆ ขึ้น  
ภายในอาณาเขตของตน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การเดิน  
อากาศระหว่างประเทศตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ  
หรือวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้

(ข) ยึดถือและจัดการใช้ระบบมาตรฐานอันเหมาะสมว่าด้วย  
วิธีดำเนินการทางสื่อสาร รหัส การทำเครื่องหมาย สัญญาณ

๑๓๗๑

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

การตามไฟ และวิธีปฏิบัติและกฎอื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนินการบินซึ่งอาจแนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้

(ค) ร่วมมือในกระบวนการระหว่างประเทศเพื่อให้ได้มาซึ่งพิมพ์โฆษณา แผนที่ และแผนภูมิเดินอากาศขึ้นตามมาตรฐานซึ่งอาจแนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้

หมวด ๕

เงื่อนไขที่จะต้องปฏิบัติตามเกี่ยวกับอากาศยาน

ข้อ ๒๘

เอกสารที่ต้องนำไปในอากาศยาน

อากาศยานทุกลำของรัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งทำการเดินอากาศระหว่างประเทศจะต้องนำเอกสารต่อไปนี้ติดไปด้วย เอกสารเหล่านี้ต้องทำขึ้นโดยอนุโลมตามเงื่อนไขที่วางไว้ในอนุสัญญานี้

- (ก) ใบสำคัญการจดทะเบียนของอากาศยานนั้น
- (ข) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้น
- (ค) ใบอนุญาตอันเหมาะสมแก่หน้าที่สำหรับผู้ประจำการ

ในอากาศยานแต่ละคน

๑๓๗๒

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

- (ง) สมุดปูมเส้นทางของอากาศยานนั้น
- (จ) ใบอนุญาตสถานวิทยุอากาศยาน ถ้ามีเครื่องวิทยุในอากาศยานนั้น
- (ฉ) บัญชีแสดงรายนามและตำบลที่ขึ้นและปลายทางของคนโดยสาร ถ้าอากาศยานนั้นรับขนคนโดยสาร
- (ช) บัญชีรายการ และบัญชีแสดงรายละเอียดของสินค้า ถ้าอากาศยานนั้นรับขนสินค้า

ข้อ ๓๐

เครื่องวิทยุบนอากาศยาน

(ก) อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจมีเครื่องส่งวิทยุติดเข้าในหรือเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ได้ก็แต่เมื่อมีใบอนุญาตให้ติดตั้งและใช้เครื่องวิทยุเช่นนั้น ซึ่งออกให้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐซึ่งอากาศยานนั้นจดทะเบียนการใช้เครื่องส่งวิทยุในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา เจ้าของดินแดนซึ่งอากาศยานบินอยู่เหนือจะต้องเป็นไปตามข้อบังคับซึ่งรัฐนั้นวางไว้

๑๓๗๓

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

(ข) ผู้ประจำทำการในอากาศยานมิใช่เครื่องส่งวิทยุได้ เฉพาะเมื่อคนมิใช่ใบอนุญาตพิเศษสำหรับการใช้ซึ่งออกให้โดย เจ้าหน้าที่ผู้ชำนาญการของรัฐบาลที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน

ข้อ ๓๑

ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ

อากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศจะต้อง มีใบสำคัญสมควรเดินอากาศซึ่งรัฐบาลที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน ออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แล้ว

ข้อ ๓๒

ใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่

(ก) นักบินประจำอากาศยานทุกลำ และผู้คนที่ประจำ ดำเนินการในอากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศ จะต้องมิใช่ใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตซึ่งรัฐบาลที่อากาศยาน นั้นจดทะเบียนออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แล้ว

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ยอมรับนับถือใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตซึ่งรัฐผู้ทำสัญญา อื่นๆ หนึ่งออกให้แก่คนชาติของตนเพื่อทำการบินเหนือ อาณาเขตของตน



๑๓๗๔

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

ข้อ ๓๓

### การยอมรับนับถือใบสำคัญและใบอนุญาต

ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และ ใบอนุญาตซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนออกให้ หรือกระทำให้สมบูรณ์แล้ว รัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ต้องยอมรับนับถือว่าสมบูรณ์ ถ้าหากข้อกำหนดในการออกใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นนั้น หรือการกระทำให้สมบูรณ์เท่าเทียมหรือ เหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำซึ่งอาจวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญา

ข้อ ๓๔

### สมุดปุมเดินทาง

ให้มีและเก็บรักษาสมุดปุมเดินทางไว้เล่มหนึ่งในอากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศ และให้กรอกรายการเกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน และการเดินทางของอากาศยานนั้นแต่ละครั้งลงในสมุดปุมตามแบบซึ่งอาจวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญา

๑๓๗๕

คอมทึ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

ข้อ ๓๕

## ข้อจำกัดเกี่ยวกับสินค้า

(ก) ห้ามมิให้นำยุทธภัณฑ์หรือเครื่องใช้ในการสงครามมาในหรือเหนืออาณาเขตของรัฐหนึ่งโดยอากาศยานที่ดำเนินการเห็นอากาศระหว่างประเทศนอกจากจะได้รับอนุญาตจากรัฐนั้น รัฐแต่ละรัฐจะกำหนดโดยออกเป็นข้อบังคับว่ายุทธภัณฑ์หรือเครื่องใช้ในการสงครามตามข้อนี้คืออะไร และโดยคำนึงตามสมควรถึงคำแนะนำที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะทำขึ้นเป็นคราว ๆ เพื่อประโยชน์แห่งภาวะเอกรูป

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสงวนสิทธิเพื่อเหตุผลทางความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยสาธารณะ ที่จะจัดระเบียบหรือห้ามการรับขนส่งของอันใด นอกจากที่แจ้งไว้ในวรรค (ก) ในหรือเหนืออาณาเขตของตน แต่มีข้อยกเว้นว่าในเรื่องนี้จะไม่มีการจำแนกกระหว่างอากาศยานของชนชาติของตนที่ประกอบกิจการเห็นอากาศระหว่างประเทศกับอากาศยานของรัฐอื่น ๆ ที่ดำเนินการเช่นเดียวกัน และนอกจากนั้นจะต้องไม่วางข้อจำกัดซึ่งอาจขัดแย้งต่อการรับขนส่งและการใช้เครื่องสำเร็จที่จำเป็นเพื่อ

๑๓๗๖

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

การดำเนินการหรือการเดินอากาศของอากาศยานหรือเพื่อความ  
ปลอดภัยของผู้ประจำหน้าที่หรือคนโดยสารบนอากาศยานนั้น

ข้อ ๓๖

เครื่องถ่ายภาพ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจห้ามหรือวางระเบียบการใช้เครื่อง  
ถ่ายภาพในอากาศยานที่อยู่เหนืออาณาเขตของตน.

หมวด ๖

มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ

ข้อ ๓๗

การตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศ  
และวิธีดำเนินการ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะร่วมมือในการให้ได้มีขีด  
สูงสุดแห่งภาวะเอกรูปเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ในข้อบังคับ  
มาตรฐาน วิธีดำเนินการ และการจัดระเบียบในส่วนที่เกี่ยวกับ  
อากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ทางบิน และบริการอนุกূলในเรื่อง  
ทั้งหมดซึ่งภาวะเอกรูปเช่นว่านั้นจะอำนวยความสะดวกและช่วย  
ให้การเดินอากาศดีขึ้น

## ๑๓๗๗

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๕

เพื่อการนอင့်การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะตกลง  
 เลือกลงและแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศ และ  
 วัตถุประสงค์กับวิธีดำเนินการที่แนะนำว่าด้วยเรื่องต่อไปนี้ ตามที่  
 จำเป็นเป็นคราว ๆ คือ

(ก) ระบบการสื่อสาร และเครื่องอนุกุลการเดินอากาศ  
 รวมทั้งการทำเครื่องหมายบนพื้นดิน

(ข) ลักษณะของท่าอากาศยานและพื้นที่ขงลง

(ค) กฎทางอากาศและวิธีปฏิบัติในการควบคุมการจราจร  
 ทางอากาศ

(ง) การออกใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน  
 ฝ่ายดำเนินการและฝ่ายช่างกล

(จ) ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน

(ฉ) การจดทะเบียนและการแสดงเอกลักษณ์ของ  
 อากาศยาน

(ช) การรวบรวมและแลกเปลี่ยนข่าวอุตุนิยมิวิทยา

(ซ) สมุดปูม

(ฌ) แผนที่และแผนภูมิเดินอากาศ

๑๓๗๘

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

(ญ) วิธีดำเนินการเกี่ยวกับศุลกากรและการอพยพ  
เข้าเมือง

(ฎ) อากาศยานระหว่างทุกขภัย และการสืบสวนอุบัติเหตุ และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ความสม่ำเสมอ และประสิทธิภาพของการเดินอากาศ ตามที่เห็นว่าเหมาะสม เป็นคราว ๆ

ข้อ ๓๘

การออกหากจากมาตรฐานระหว่างประเทศ  
และวิธีดำเนินการ

รัฐใดที่เห็นว่าตนไม่สามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือวิธีดำเนินการเช่นว่านั้นได้โดยครบถ้วนหรือไม่สามารถแก้ไขข้อบกพร่องหรือวิธีปฏิบัติของตนให้ตรงตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือวิธีดำเนินการใด ๆ ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเห็นว่าจำเป็นจะต้องเลือกใช้ข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติส่วนใดส่วนหนึ่งโดยเฉพาะแตกต่างจากที่วางขึ้นโดยมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐนั้นจะต้องแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบโดยทันทีว่า วิธีปฏิบัติของตน

๑๓๗๘

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

แตกต่างจากวิธีที่วางขึ้นไว้โดยมาตรฐานระหว่างประเทศอย่างไร  
บ้าง ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศ  
รัฐใดที่มีได้กระทำการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติของ  
ตนให้เหมาะสม จะต้องบอกกล่าวไปยังคณะมนตรีภายใน  
หกสิบวันนับแต่วันตกลงเลือกใช้การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐาน  
ระหว่างประเทศนั้น หรือแจ้งให้ทราบถึงการกระทำที่ตนกะ  
ว่าจะจัดการ ในกรณีเช่นนั้น ให้คณะมนตรีแจ้งความไป  
ยังรัฐอื่น ๆ ทั้งหมดโดยทันทีว่าข้อแตกต่างอยู่ประการใดบ้าง  
ระหว่างสาส์กษณ์หนึ่งหรือมากกว่าแห่งมาตรฐานระหว่าง  
ประเทศกับวิธีปฏิบัติแห่งชาติในเรื่องเดียวกันของรัฐนั้น

ข้อ ๓๕

การสลักหลังใบสำคัญหรือใบอนุญาต

(ก) อากาศยานลำหนึ่งลำใด หรือชิ้นส่วนของอากาศยาน  
นั้น ซึ่งมีมาตรฐานระหว่างประเทศว่าด้วยความสมควรเดิน  
อากาศ หรือการแสดงคลุมถึงอยู่แล้วแต่ไม่เข้าเกณฑ์มาตรฐาน  
นั้นด้วยประการใด ๆ ในขณะที่ออกใบสำคัญ ให้สลักหลัง  
ใบสำคัญสมควรเดินอากาศที่ออกให้หรือทำหนังสือแนบโดย  
แจ้งรายละเอียดในส่วนที่ไม่เข้าเกณฑ์ไว้ให้พร้อมมูล

๑๓๘๐

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

(ข) บุคคลใดถือใบอนุญาตซึ่งตนไม่เข้าเกณฑ์เต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ในมาตรฐานระหว่างประเทศตามชั้นของใบอนุญาตหรือใบสำคัญที่ตนถือ ให้สลักหลังใบอนุญาตของบุคคลนั้นหรือทำหนังสือแนบ โดยแจ้งรายการที่ไม่ตรงกับเงื่อนไข เช่นว่านั้นโดยพร้อมบริบูรณ์

ข้อ ๔๐

ความสมบูรณ์ของใบสำคัญและใบอนุญาตที่ถูกสลักหลัง

ห้ามมิให้อากาศยานหรือผู้ประจำหน้าที่ซึ่งมีใบสำคัญหรือใบอนุญาตที่ถูกสลักหลังเช่นว่า เข้ามีส่วนร่วมในการเดินอากาศระหว่างประเทศ นอกจากจะได้รับอนุญาตจากรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐที่เป็นเจ้าของอาณาเขตที่อากาศยานหรือผู้ประจำหน้าที่นั้นเข้าไป การจดทะเบียน หรือการใช้อากาศยานเช่นว่านั้น หรือชิ้นส่วนใดของอากาศยานซึ่งต้องมีใบสำคัญในรัฐใดนอกจากรัฐซึ่งอากาศยานหรือชิ้นส่วนนั้นได้รับใบสำคัญ ในชั้นต้นให้อยู่ในดุลยพินิจของรัฐที่อากาศยานหรือชิ้นส่วนนั้นถูกนำเข้าไป

๑๓๘๑

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

ข้อ ๔๑

การยอมรับนับถือมาตรฐานความสมควร  
เดินอากาศที่ใช้อยู่

บทบัญญัติแห่งหมวดนี้มิให้ใช้บังคับแก่อากาศยานหรือ  
เครื่องบริภัณฑ์อากาศยานแบบต่าง ๆ ซึ่งได้เสนอดันแบบไป  
ยังเจ้าหน้าที่แห่งชาติผู้มิอำนาจ เพื่อขอให้ออกใบสำคัญก่อน  
วันครบสามปีหลังจากวันที่ตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่าง  
ประเทศว่าด้วยความสมควรเดินอากาศของเครื่องบริภัณฑ์เช่น  
ว่าน

ข้อ ๔๒

การยอมรับนับถือมาตรฐานความสามารถ  
ของผู้ประจำหน้าที่ที่ใช้อยู่

บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ มิให้ใช้บังคับแก่ผู้ประจำหน้าที่  
ซึ่งมิได้อนุญาตให้ออกให้ในชั้นต้นก่อนวันครบหนึ่งปีหลังจากเริ่ม  
การตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศว่าด้วยคุณสมบัติ  
สำหรับผู้ประจำหน้าที่เช่นนั้น แต่บทบัญญัตินี้ดังกล่าวให้ใช้  
บังคับได้แก่ผู้ประจำหน้าที่ทั้งหมดในกรณีที่มีใบอนุญาตซึ่งยัง



๑๓๘/๒

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

สมบูรณ์อยู่เมื่อห้าปีหลังจากวันตกลงเลือกใช้มาตรฐานเช่นว่า  
นั้น

ภาค ๒

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

หมวด ๗

องค์การ

ข้อ ๔๓

ชื่อและองค์ประกอบ

ให้จัดตั้งองค์การขึ้นโดยอนุสัญญา<sup>๕</sup> องค์การหนึ่ง<sup>๕</sup> ชื่อว่า  
องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ องค์การนี้<sup>๕</sup> ประกอบ  
ด้วยสมาชิก<sup>๕</sup> หนึ่ง คณะมนตรี<sup>๕</sup> หนึ่ง และองค์การ<sup>๕</sup> คณะอื่น ๆ  
ตามที่จำเป็น

ข้อ ๔๔

วัตถุประสงค์

ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ขององค์การ<sup>๕</sup> นี้<sup>๕</sup> มีเพื่อ  
พัฒนาการหลักการและหลักเทคนิคของการเดินอากาศระหว่าง

๑๓๘๓

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

ประเทศ และทำการวางผังและวิวัฒนาการของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อที่จะ

(ก) ประกันการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศทั่วโลกให้เป็นไปโดยปลอดภัยและเป็นระเบียบ

(ข) ส่งเสริมศิลปแห่งการออกแบบอากาศยาน และการดำเนินการบินให้ไปสู่ความมุ่งประสงค์ในทางสันติ

(ค) ส่งเสริมวิวัฒนาการของทางบิน ท่าอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(ง) สนองความต้องการของประชาชาติของโลกในการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สม่ำเสมอ มีประสิทธิภาพ และถูกหลักเศรษฐกิจ

(จ) บัองกันภัยเศรษฐกิจอันเกิดขึ้นโดยการแข่งขันที่ไม่ชอบด้วยเหตุผล

(ฉ) ประกันว่าบรรดาสิทธิของรัฐผู้ทำสัญญาจะได้รับการเคารพโดยเต็มที่ และประกันว่ารัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐจะมีโอกาสที่เป็นธรรม ในการดำเนินสายการบินระหว่างประเทศ

๑๓๘๔

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

- (ข) หลักเลี้ยงการเลือกปฏิบัติระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา
- (ช) ส่งเสริมความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ
- (ฅ) ส่งเสริมวิวัฒนาการของก้านต่าง ๆ ทั้งหมดแห่งการเดินอากาศพลเรือนระหว่างประเทศโดยทั่ว ๆ ไป

ข้อ ๔๕

สำนักถาวร

สำนักถาวรขององค์การนี้จะอยู่ ณ ที่ซึ่งจะได้กำหนดในการประชุมครั้งสุดท้ายของสมัชชาระหว่างกาลแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศชั่วคราว ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยความตกลงระหว่างกาลว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ได้ลงนามกันที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๑๙๔๔ สำนักขององค์การอาจย้ายไปที่อื่นได้เป็นการชั่วคราวโดยคำวินิจฉัยของคณะมนตรี

ข้อ ๔๖

การประชุมครั้งแรกของสมัชชา

การประชุมครั้งแรกของสมัชชาให้คณะมนตรีระหว่างกาลแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศชั่วคราวดังกล่าว

๑๓๘๕

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๕๕๔

---

ข้างต้นเป็นผู้เรียกประชุมโดยกำหนดเวลาและสถานที่ ตาม  
ที่คณะกรรมการระหว่างกาลจะได้วินิจฉัยตกลง ในทันทีที่อนุสัญญา  
นี้ได้เริ่มใช้

ข้อ ๔๗

### อำนาจทางกฎหมาย

องค์การจะมีสิทธิทางกฎหมายตามที่จำเป็น เพื่อปฏิบัติ  
การหน้าที่ขององค์การในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐ  
และจะให้องค์การมีฐานะเป็นนิติบุคคลโดยสมบูรณ์เท่าที่พอ  
จะทำให้ได้ตามรัฐธรรมนูญและกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง.

หมวด ๘

สมัชชา

ข้อ ๔๘

การประชุมของสมัชชาและการออกเสียง

(ก) จะมีการประชุมสมัชชาประจำปี และให้คณะ  
มนตรีเป็นผู้เรียกประชุม โดยกำหนดเวลาและสถานที่ตามที่  
เห็นสมควร การประชุมสมัชชาวิสามัญจะกระทำเมื่อใดก็ได้

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

โดยคณะมนตรีเป็นผู้เรียกประชุมหรือโดยรัฐผู้ทำสัญญามีจำนวน  
สิบรัฐร่วมกันร้องขอไปยังเลขาธิการ

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดมีสิทธิเท่าเทียมกันในการส่ง  
ผู้แทนเข้าไปร่วมในการประชุมของสมัชชา และรัฐผู้ทำสัญญา  
แต่ละรัฐมีสิทธิออกเสียงหนึ่งเสียง บรรดาผู้แทนของรัฐผู้ทำ  
สัญญาอาจนำที่ปรึกษาฝ่ายเทคนิคมาช่วยงานได้ ที่ปรึกษา  
เหล่านั้นเข้าร่วมในการประชุมได้แต่ไม่มีสิทธิออกเสียง

(ค) สำหรับการประชุมสมัชชา ให้ถือจำนวนข้างมาก  
ของบรรดารัฐผู้ทำสัญญาเป็นองค์ประชุม การลงมติวินิจฉัย  
ของสมัชชาให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นประมาณ เว้นไว้แต่จะมี  
บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญาฉบับนี้

ข้อ ๔๕

อำนาจและหน้าที่ของสมัชชา

อำนาจและหน้าที่ของสมัชชามุ่งตั้ง

(ก) เลือกตั้งนายกขององค์การ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ใน  
การประชุมแต่ละครั้ง

(ข) เลือกตั้งรัฐผู้ทำสัญญาที่จะเข้าเป็นผู้แทนในคณะมนตรี  
ตามความในหมวด ๕

๑๓๘๓

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๕๕๔

---

(ก) สอบสวนรายงานของคณะกรรมการ และปฏิบัติการ  
ต่อไปตามที่เห็นสมควร กับวินิจฉัยเรื่องใด ๆ ที่คณะกรรมการ  
เสนอมา

(ง) กำหนดกฎวิธีดำเนินการประชุมสมัชชา และจัดตั้ง  
คณะกรรมการช่วยงานตามที่เห็นว่าจำเป็นและพึงปรารถนา

(จ) ออกเสียงอนุมัติงบประมาณประจำปี, และกำหนด  
ข้อตกลงทางการเงินขององค์การ ตามความในหมวด ๑๒

(ฉ) ตรวจสอบรายจ่าย และอนุมัติบัญชีขององค์การ

(ช) ส่งเรื่องใด ๆ ภายในขอบเขตการปฏิบัติงานขององค์  
การไปยังคณะกรรมการ คณะกรรมการช่วยงาน หรือไปยังองค์  
คณะอื่นใด ตามที่เห็นสมควร

(ซ) มอบอำนาจและหน้าที่ที่จำเป็นหรือพึงปรารถนาให้  
แก่คณะกรรมการ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ขององค์การ และจะเพิกถอน  
หรือแก้ไขการมอบอำนาจนั้นเมื่อใดก็ได้

(ฅ) ปฏิบัติตามบทบัญญัติในหมวด ๑๓ เฉพาะที่เกี่ยวข้อง

(ญ) พิจารณาข้อเสนอเพื่อแก้ไขหรือเพิ่มเติมบทบัญญัติ  
แห่งอนุสัญญาฉบับนี้ และถ้าเห็นชอบกับข้อเสนอนั้นก็แนะนำ  
ไปยังบรรดารัฐผู้ทำสัญญาตามความในหมวด ๒๑

๑๓๘๘

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

(ฉ) พิจารณาเรื่องใด ๆ ที่อยู่ภายในขอบเขตการปฏิบัติงานขององค์การซึ่งมิได้มีกำหนดไว้ชัดแจ้งว่าเป็นหน้าที่ของคณะมนตรี

หมวด ๘

คณะมนตรี

ข้อ ๕๐

องค์ประกอบและการเลือกตั้งคณะมนตรี

(ก) คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมัชชา และให้ประกอบด้วยรัฐผู้ทำสัญญาสี่สิบเอ็ดรัฐ ซึ่งสมัชชาเป็นผู้เลือกตั้ง การเลือกตั้งให้กระทำในการประชุมครั้งแรกของสมัชชา และหลังจากนั้นให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ สามปี สมาชิกของคณะมนตรีที่ได้ถูกเลือกตั้งดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งจนถึงคราวเลือกตั้งครั้งต่อไป

(ข) ในการเลือกตั้งสมาชิกของคณะมนตรีนั้นสมัชชาจะต้องให้มีผู้แทนที่เพียงพอ (๑) จากบรรดารัฐซึ่งมีความสำคัญยิ่งในการขนส่งทางอากาศ (๒) จากบรรดารัฐซึ่งไม่เข้าเกณฑ์นั้น แต่ซึ่งได้ให้ความอุดหนุนเป็นอย่างมากในการจัดหาเครื่อง

๑๓๘๕

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

อำนวยความสะดวกสำหรับการเดินอากาศพลเรือนระหว่างประเทศและ (๓) จากบรรดารัฐซึ่งไม่เข้าเกณฑ์เหล่านั้น แต่ถ้าได้เลือกตั้งแล้วเป็นที่แน่ว่าจะมีผู้แทนในคณะมนตรีจากบรรดาเขตแคว้นใหญ่ ๆ ของโลกในทางภูมิศาสตร์ทั่วถึงกัน ถ้าสมาชิกในคณะมนตรีว่างลงให้สมาชิกเลือกตั้งขึ้นแทนโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะได้ รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งได้รับเลือกตั้งมาแทนในคณะมนตรีนั้น ย่อมอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาที่เหลืออยู่ของสมาชิกซึ่งตนแทน

(ค) ผู้แทนของรัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งอยู่ในคณะมนตรีจะเกี่ยวข้องเป็นตัวการในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ หรือมีส่วนได้เสียในทางการเงินกับบริการเช่นนั้นไม่ได้

ข้อ ๕๑

นายกมนตรี

ให้คณะมนตรีเลือกตั้งนายกของคณะขึ้นเพื่อรับตำแหน่งเป็นเวลาสามปี เมื่อครบกำหนดแล้วอาจได้รับเลือกตั้งกลับเป็นอีกได้ นายกมนตรีไม่มีสิทธิออกเสียง คณะมนตรีจะต้อง



๑๓๕๐

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

เลือกตั้งรองนายกคนหนึ่งหรือหลายคนจากบรรดาสมาชิกของ  
คณะ รองนายกรัฐมนตรีคงมีสิทธิออกเสียงในขณะที่ทำงานแทน  
นายกรัฐมนตรี นายกรัฐมนตรีไม่จำเป็นต้องเลือกจากบรรดาผู้แทนของ  
สมาชิกในคณะมนตรี แต่ถ้าผู้แทนคนใดได้รับเลือกตั้ง ให้ถือ  
ว่าตำแหน่งของผู้นั้นว่างลง และให้รัฐที่สมาชิกนั้นเป็นผู้แทน  
ตั้งคนใหม่มาแทน หน้าที่ของนายกรัฐมนตรีมีดังนี้

(ก) เรียกประชุมคณะมนตรี เรียกประชุมคณะกรรมการ  
การขนส่งทางอากาศ และคณะกรรมการการเดินอากาศ

(ข) กระทำหน้าที่เป็นผู้แทนของคณะมนตรี และ

(ค) ปฏิบัติการแทนคณะมนตรีในการหน้าที่ ซึ่งคณะ  
มนตรีมอบหมายให้

ข้อ ๕๒

การออกเสียงในคณะมนตรี

การวินิจฉัยตกลงของคณะมนตรีจะต้องเป็นไปตามความ  
เห็นชอบของส่วนมากของสมาชิกทั้งหมดในคณะมนตรี คณะ  
มนตรีอาจมอบอำนาจให้คณะกรรมการอันประกอบด้วยสมาชิก  
ของคณะมนตรีปฏิบัติแทนได้เกี่ยวกับเรื่องหนึ่งเรื่องใดโดย

๑๓๕๑

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

เฉพาะ การวินิจฉัยตกลงของคณะกรรมการใด ๆ ของคณะ  
มนตรี<sup>๔๕</sup> รัฐผู้ทำสัญญา<sup>๕๖</sup> ที่มีส่วนได้เสีย<sup>๕๗</sup> อัจฉริยะ<sup>๕๘</sup> ต่อ  
คณะมนตรีได้

ข้อ ๕๓

การเข้าร่วมโดยออกเสียงไม่ได้

รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดยอมเข้าร่วมในการพิจารณา  
ของคณะมนตรี และของคณะกรรมการ และคณะกรรมการ  
ของคณะมนตรีได้ในปีปัญหาใด ๆ ซึ่งกระทบถึงส่วนได้เสียของ  
ตน แต่จะออกเสียงไม่ได้ ห้ามมิให้สมาชิกของคณะมนตรี  
ผู้เป็นภาคแห่งข้อพิพาทออกเสียงในการพิจารณาของคณะมนตรี  
ในเรื่องนั้น

ข้อ ๕๔

การหน้าที่ในอาณัติของคณะมนตรี

คณะมนตรีจะต้อง

(ก) เสนอรายงานประจำปีต่อสมัชชา

(ข) ปฏิบัติตามคำสั่งของสมัชชา และปฏิบัติหน้าที่และ  
ข้อผูกพันที่มีอยู่กับตน ตามที่วางไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้

๑๓๕๒

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๕๕๔

---

(ค) กำหนดส่วนงานและกฎวิธีดำเนินการของตน

(ง) แต่งตั้งคณะกรรมการการขนส่งทางอากาศชั้นชุดหนึ่ง โดยเลือกจากผู้แทนที่เป็นสมาชิกของคณะมนตรีและให้รับผิดชอบต่อคณะมนตรี กับกำหนดหน้าที่ของคณะกรรมการนั้น

(จ) จัดตั้งคณะกรรมการการเดินอากาศชั้นชุดหนึ่งตามความในหมวด ๕

(ฉ) ดูแลปฏิบัติงานฝ่ายการเงินขององค์การตามความในหมวด ๑๒ และ ๑๕

(ช) กำหนดเงินชดเชยให้แก่นายกมนตรี

(ซ) แต่งตั้งเจ้าหน้าที่หัวหน้าฝ่ายบริหารคนหนึ่งให้มตำแหน่งเรียกว่าเลขาธิการ และวางวิธีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ตามที่จำเป็นตามความในหมวด ๑๑

(ฅ) ร้องขอ รวบรวม สอบและประกาศโฆษณาข้อความเกี่ยวกับการกำหนดหน้าของการเดินอากาศ และการดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ รวมทั้งข้อความที่เกี่ยวกับกำวดของการดำเนินการบิน และรายการเกี่ยวกับเงินอนุภุตที่จ่ายให้แก่สายการบินจากเงินทุนสาธารณะ.

๑๓๘๓

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

---

(ญ) รายงานไปยังบรรดารัฐผู้ทำสัญญาถึงการละเมิดอนุสัญญาฉบับนี้ ตลอดจนการไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำและการกำหนดใด ๆ ของคณะมนตรี

(ฉ) รายงานต่อสมาชิกถึงการละเมิดอนุสัญญาฉบับนี้ ในกรณีที่รัฐผู้ทำสัญญาไม่ปฏิบัติตามการอันเหมาะสม ภายในเวลาอันชอบด้วยเหตุผลหลังจากที่ได้บอกกล่าวถึงการละเมิดนั้นแล้ว

(ช) ตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำตามบทบัญญัติในหมวด ๖ แห่งอนุสัญญาฉบับนี้ โดยกำหนดให้มาตรฐานและวิธีปฏิบัติเป็นภาคผนวกแห่งอนุสัญญาฉบับนี้เพื่อความสะดวก และแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดทราบถึงการปฏิบัติที่ได้กระทำไป

(ซ) พิจารณาคำแนะนำของคณะกรรมการการเดินทางอากาศ เกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก และปฏิบัติการต่อไปตามบทบัญญัติในหมวด ๒๐

(ฅ) พิจารณาเรื่องใด ๆ เกี่ยวกับอนุสัญญานี้ ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาส่งให้พิจารณา

๑๓๕๔

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๕๕๔

---

ข้อ ๕๕

การหน้าที่ของคณะกรรมการที่อนุญาตให้ทำได้

คณะกรรมการอำนวยการ

(ก) ตั้งกรรมการการขนส่งทางอากาศรองลงไปโดยถือ  
ภูมิภาคหรือเขตอื่นเป็นมูลฐาน และกำหนดรัฐหรือสาย  
การบินเป็นหมู่ที่จะดำเนินการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการ  
ปฏิบัติตามความมุ่งหมายแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ ทั้งนี้เมื่อ  
เห็นเป็นการเหมาะสมและพึงปรารถนาตามความรู้เห็นที่เคย  
ผ่านมา

(ข) มอบหมายหน้าที่ให้คณะกรรมการเดินอากาศ  
ปฏิบัติเพิ่มเติมจากที่วางไว้ในอนุสัญญานี้ และจะเพิกถอนหรือ  
แก้ไขการมอบหมายอำนาจเช่นนั้นเมื่อใดก็ได้

(ค) ดำเนินการวิจัยในด้านต่าง ๆ ทั้งหมดแห่งการขนส่ง  
ทางอากาศและการเดินอากาศ ซึ่งมีความสำคัญระหว่างประเทศ  
ติดต่อส่งผลของการวิจัยของตนไปยังบรรดารัฐผู้ทำสัญญา และ  
อำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนข้อความระหว่างรัฐผู้ทำ  
สัญญาในเรื่องการขนส่งทางอากาศและการเดินอากาศ

๑๓๕๕

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

(ง) ศึกษาเรื่องใดๆอันกระทบถึงการจัดวางและการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ รวมทั้งกรรมสิทธิ์และการดำเนินการระหว่างประเทศในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศของเส้นทางบินสายใหญ่ และเสนอโครงการนี้ว่าด้วยเรื่องเหล่านี้ต่อสมัชชา

(จ) สืบสวนสถานการณ์ใด ๆ ซึ่งปรากฏว่าก่อให้เกิดอุปสรรคอันจะหลีกเลี่ยงได้ต่อวิวัฒนาการของการเดินอากาศระหว่างประเทศ ในเมื่อรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดร้องขอและทำรายงานขึ้นตามที่ปรากฏว่าจำเป็น

หมวด ๑๐

คณะกรรมการการเดินอากาศ

ข้อ ๕๖

การเสนอข้อและการแต่งตั้งคณะกรรมการ

ให้คณะกรรมการการเดินอากาศประกอบด้วยสมาชิกมีจำนวนสิบสองคน แต่งตั้งโดยคณะมนตรีโดยเลือกจากบุคคลที่รัฐผู้ทำสัญญาเสนอชื่อมา บุคคลเหล่านี้จะต้องมีคุณสมบัติและความชำนาญที่สมควรทางวิทยาศาสตร์ และวิปฏิบัติใน

๑๓๕๖

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

การเดินอากาศ คณะมนตรีจะร้องขอให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหลาย  
เสนอชื่อขึ้นมา คณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งนายกแห่งคณะกรรมการ  
ธิการการเดินอากาศ

ข้อ ๕๗

หน้าที่ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการธิการการเดินอากาศจะต้อง

(ก) พิจารณาและแนะนำไปยังคณะมนตรีให้ตกลงเลือก  
ใช้ และแก้ไขภาคผนวกแห่งอนุสัญญาฉบับนี้

(ข) จัดตั้งคณะอนุกรรมการฝ่ายเทคนิคขึ้นตามที่เห็น  
ว่าจำเป็นซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ จะส่งผู้แทนไปร่วมได้

(ค) แนะนำคณะมนตรีในเรื่องที่เกี่ยวกับการรวบรวมและ  
การติดต่อขอข้อความต่าง ๆ ที่เห็นว่าจำเป็นและเป็นประโยชน์  
ในการก้าวหน้าของการเดินอากาศจากบรรดารัฐผู้ทำสัญญา

หมวด ๑๑

เจ้าหน้าที่

ข้อ ๕๘

การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่

ภายใต้บังคับแห่งกฎซึ่งวางขึ้นโดยสมัชชา และตามบท  
บัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ คณะมนตรีจะต้องกำหนดวิธี

๑๓๕๓)

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

แต่งตั้งและการออกจากตำแหน่ง การฝึก อัตราเงินเดือน  
เบี่ยงเบนและเงื่อนไขในการปฏิบัติงานของเลขาธิการและเจ้า  
หน้าทอน ๆ แห่งองค์การนี้ และอาจจ้างหรือใช้คนชาติของรัฐ  
ผู้ทำสัญญาใด ๆ ก็ได้

ข้อ ๕๕

ลักษณะระหว่างประเทศของเจ้าหน้าที่

นายกมนตรี เลขาธิการ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ จะต้องไม่  
แสวงหาหรือรับคำสั่งจากเจ้าหน้าที่อื่นใดนอกองค์การนี้ในส่วน  
ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบของตน รัฐผู้ทำ  
สัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะเคารพต่อลักษณะระหว่างประเทศใน  
ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่โดยเต็มที่ และจะไม่แสวงหา  
ทางใช้อิทธิพลเหนือคนชาติของตนในการปฏิบัติงานในความรับ  
ผิดชอบของเขาเหล่านั้น

ข้อ ๖๐

ความคุ้มกันและเอกสิทธิ์ของเจ้าหน้าที่

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะให้นายกมนตรี เลขา  
ธิการ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ขององค์การนี้ได้รับความคุ้มกันและ



๑๓๖๘

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

เอกสิทธิ ซึ่งเจ้าหน้าที่แห่งองค์การระหว่างประเทศสาธารณะ  
อื่น ๆ ที่มีตำแหน่งเทียบเช่นเดียวกันได้รับเท่าที่สามารถจะทำ  
ได้ตามวิธีดำเนินการทางรัฐธรรมนูญของตน ถ้ามีการตกลงทำ  
ความตกลงระหว่างประเทศทั่วไปว่าด้วยความคุ้มกัน และ  
เอกสิทธิแห่งพนักงานพลเรือนระหว่างประเทศแล้ว นายก  
มนตรี เลขานุการ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ขององค์การนั้นจะได้รับ  
ความคุ้มกัน และเอกสิทธิที่ให้ไว้ตามความตกลงระหว่าง  
ประเทศทั่วไปฉบับนั้น

หมวด ๑๒

การเงิน

ข้อ ๖๑

งบประมาณและการแบ่งส่วนค่าใช้จ่าย

คณะมนตรีต้องเสนองบประมาณประจำปี รายการบัญชีเงิน  
ประจำปีและประมาณการรายรับและรายจ่ายทั้งสิ้นต่อสมัชชา  
สมัชชาจะออกเสียงลงมติอนุมัติงบประมาณ โดยมีการแก้ไข  
ได้ตามที่เห็นสมควร และจะแบ่งส่วนค่าใช้จ่ายขององค์การ  
ระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาต่างๆ ตามมูลฐานซึ่งสมัชชาจะได้กำหนด

๑๓๕๕

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

เป็นคราว ๆ แต่ยกเว้นไม่รวมการกำหนดจำนวนเงินที่รัฐต่าง ๆ  
ได้ยินยอมตามหมวด ๑๕ แล้วเข้าในการแบ่งส่วนดังกล่าว

ข้อ ๖๒

การถอนอำนาจ การออกเสียง

สมาชิกอาจถอนอำนาจการออกเสียงของรัฐผู้ทำสัญญาใดๆ  
ที่มีได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อผูกพันทางการเงิน ซึ่งตนมีอยู่  
กับองค์การภายในระยะเวลาอันสมควรเหตุผลสำหรับการออก  
เสียงในสมาชิกและในคณะมนตรีได้

ข้อ ๖๓

ค่าใช้จ่ายของคณะผู้แทนและผู้แทนอื่น ๆ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับที่จะออกเงินค่าใช้จ่ายสำหรับ  
คณะผู้แทนของตนที่ไปร่วมประชุมสมาชิก และจะออกค่าจ้าง  
ค่าพาหนะ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ สำหรับบุคคลใด ๆ ที่ตน  
แต่งตั้งให้ปฏิบัติงานในคณะมนตรี ตลอดจนผู้ทนต์เสนอชื่อ  
หรือผู้แทนของตนที่เข้าอยู่ในคณะกรรมการ หรือคณะกรรมา  
ธิการช่วยงานแห่งองค์การ

๑๔๐๐

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

หมวด ๑๓

ข้อตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ

ข้อ ๖๔

ข้อตกลงเพื่อความมั่นคง

โดยการออกเสียงลงมติของสมัชชา องค์การอาจกระทำ  
ข้อตกลงอันเหมาะสมกับองค์การทั่วไปใด ๆ ซึ่งตั้งขึ้นโดย  
บรรดาชาติในโลกเพื่อรักษาไว้ซึ่งสันติภาพ แต่ทั้งนี้จะกระทำ  
ได้ก็เฉพาะที่เกี่ยวกับเรื่องทางอากาศอันอยู่ภายในอำนาจของ  
องค์การซึ่งกระทบถึงความมั่นคงในโลก

ข้อ ๖๕

ข้อตกลงกับองค์คณะระหว่างประเทศอื่น ๆ

คณะมนตรีอาจกระทำความตกลงในนามขององค์การกับ  
องค์คณะระหว่างประเทศอื่น ๆ ได้ เพื่อรักษาบริการร่วมกัน  
และเพื่อให้หม้อข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่และโดยอนุมัติ  
ของสมัชชาอาจกระทำข้อตกลงอย่างอื่น ๆ เท่าที่จะทำให้กิจการ  
ขององค์การสะดวกขึ้น

๑๔๐๑

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

ข้อ ๖๖

การหน้าที่เกี่ยวกับความตกลงอื่น ๆ

(ก) องค์การนี้จะต้องปฏิบัติตามการหน้าที่ที่วางไว้ให้ โดยความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศผ่านแดน และโดยความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๑๙๔๔ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กล่าวไว้ในความตกลงทั้งสองฉบับนั้น

(ข) สมาชิกของสมัชชาและของคณะมนตรี ผู้ซึ่งมิได้ตกลงรับความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศผ่านแดน หรือความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๑๙๔๔ ไม่มีสิทธิออกเสียงในปัญหาใด ๆ ที่ส่งมายังสมัชชาหรือคณะมนตรีตามบทบัญญัติแห่งความตกลงที่เกี่ยวข้อง

๑๔๐๒

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

---

ภาค ๓ - การขนส่งทางอากาศ

ระหว่างประเทศ

หมวด ๑๔

ข่าวสารและรายงาน

ข้อ ๖๗

การส่งรายงานต่อคณะมนตรี

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะให้สายการบินระหว่างประเทศของตนส่งข้อความต่าง ๆ ให้แก่คณะมนตรีตามข้อกำหนดที่คณะมนตรีวางไว้คือ รายงานการจราจร สถิติค่างวด และรายการทางการเงินซึ่งนอกจากกะทงอื่นๆ แล้ว ต้องแสดงรายรับทั้งสิ้นและแหล่งกำเนิดของรายรับเหล่านั้นด้วย

หมวด ๑๕

ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวก

ในการเดินอากาศอย่างอื่น ๆ

ข้อ ๖๘

การกำหนดเส้นทางบินและท่าอากาศยาน ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติในอนุสัญญาฉบับนี้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจกำหนดเส้นทางบินภายในอาณาเขตของตน

๑๕๐๓

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๕๕๔

---

ซึ่งบริการเดินอากาศระหว่างประเทศจะต้องปฏิบัติตาม และ  
กำหนดทำอากาศยานซึ่งบริการเช่นว่านั้นจะใช้ได้

ข้อ ๖๕

การยังเครื่องอำนวยความสะดวก

ในการเดินอากาศให้ดีขึ้น

ถ้าคณะมนตรีมีความคิดเห็นว่าทำอากาศยาน หรือเครื่อง  
อำนวยความสะดวกในการเดินอากาศรวมทั้งบริการวิทยุและ  
อู่ศูนย์วิทยุของรัฐผู้ทำสัญญาไม่เพียงพอตามควรแก่การดำเนิน  
การของบริการเดินอากาศระหว่างประเทศในปัจจุบัน หรือที่  
ดำรงไว้ให้เป็นทีปลอดภัย เป็นระเบียบ มีประสิทธิภาพ และถูก  
หลักเศรษฐกิจ คณะมนตรีจะปรึกษากับรัฐที่เกี่ยวข้องโดยตรง  
และกับรัฐอื่น ๆ ที่ถูกกระทบกระเทือนเพื่อหาทางแก้ไขสถาน  
การณ์นั้นและอาจทำคำแนะนำขึ้นเพื่อการนี้ ถ้ารัฐผู้ทำสัญญา  
ไม่สามารถปฏิบัติตามคำแนะนำเหล่านั้น ก็ไม่ถือว่าได้กระทำ  
ผิดฐานละเมิดอนุสัญญาฉบับนี้

๑๔๐๔

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

ข้อ ๗๐

การออกเงินค่าเครื่องอำนวยความสะดวก

ในการเดินอากาศ

ในพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นตามบทบัญญัติแห่งข้อ ๖๕ รัฐผู้  
ทำสัญญาอาจกระทำข้อตกลงกับคณะมนตรี เพื่อให้คำแนะนำ  
เช่นว่านั้นประสิทธิผล รัฐนั้นอาจสมัครออกค่างวดอันเกิดขึ้น  
ตามข้อตกลงเช่นว่า แต่ถ้าวรัฐนั้นไม่สมัคร คณะมนตรีอาจ  
ตกลงที่จะจัดหาเงินทั้งหมดหรือส่วนหนึ่งของค่างวดเอง

ข้อ ๗๑

การจัดหาและบำรุงรักษาเครื่องอำนวยความสะดวก  
โดยคณะมนตรี

ถ้าวรัฐผู้ทำสัญญาร้องขอ คณะมนตรีอาจตกลงที่จะจัดให้มี  
จัดคนประจำ ทำการบำรุงรักษา และดำเนินงานท่าอากาศยาน  
ท่าใดท่าหนึ่ง หรือทั้งหมด และเครื่องอำนวยความสะดวกใน  
การเดินอากาศอื่น ๆ รวมทั้งบริการวิทยุและออดุเนียมวิทยา ใน  
อาณาเขตของรัฐนั้นซึ่งจำเป็นเพื่อให้การดำเนินการของบริการ  
เดินอากาศระหว่างประเทศของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ เป็นไปโดย

๑๔๐๕

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

ปลอดภัย เป็นระเบียบ มีประสิทธิภาพ และถูกหลักเศรษฐกิจ  
 คณะมนตรีอาจระบุดำเนินการที่เป็นธรรมและชอบด้วยเหตุผล  
 สำหรับการใช้จ่ายเครื่องอำนวยความสะดวกที่จัดใหม่ขึ้นนั้นได้

ข้อ ๗๒

การได้มาซึ่งที่ดินหรือการใช้ที่ดิน

ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้ที่ดินสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวก  
 ซึ่งคณะมนตรีเป็นผู้จัดหาเงินให้ทั้งหมดหรือแต่บาง  
 ส่วนตามคำร้องขอของรัฐผู้ทำสัญญา รัฐนั้นจะต้องจัดหาที่ดิน  
 เองโดยเอาหลักสิทธิไว้ถ้าตนประสงค์ หรืออำนวยความสะดวก  
 ในการที่คณะมนตรีจะใช้ที่ดินนั้นตามข้อกำหนดที่เป็นธรรมและ  
 ชอบด้วยเหตุผล และเป็นไปตามกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๗๓

รายจ่ายและการกำหนดจำนวนเงินทุน

ภายในจำกัดแห่งจำนวนเงินทุนซึ่งสมาชิกอาจอนุมัติให้  
 คณะมนตรีใช้ได้ตามหมวด ๑๒ คณะมนตรีอาจเบิกจ่ายรายจ่าย  
 ปัจจุบันเพื่อความมุ่งประสงค์แห่งหมวดนี้จากงบเงินทุนทั่วไป  
 ขององค์การ เงินทุนสำหรับลงทุนที่จำเป็นตามความมุ่งประสงค์



๑๔๐๖

ตอนที่ ๕๘ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๘๔

แห่งหมวดนี้ คณะมนตรีจะต้องกำหนดจำนวนเงินให้บรรดารัฐ  
ผู้ทำสัญญาที่ยินยอมลงทุนซึ่งสายการบินของตนให้เครื่องอำนวยความสะดวก  
ความสะดวกเหล่านั้นแบ่งกันออกภายในระยะเวลาอันชอบด้วย  
เหตุผลตามสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนแล้ว คณะมนตรีอาจ  
กำหนดจำนวนเงินให้รัฐที่ยินยอมออกเงินลงทุนทำการประจำตาม  
ที่จำเป็นแบ่งกันออกอีกด้วย

ข้อ ๗๔

การช่วยเหลือทางเทคนิคและการใช้รายได้

ในกรณีที่คณะมนตรีจ่ายเงินทุนไปก่อน หรือจัดให้ทำ  
อากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกอื่นๆ โดยสมบูรณ์หรือ  
เพียงบางส่วนตามคำร้องขอของรัฐผู้ทำสัญญา คณะมนตรีอาจ  
กำหนดไว้ในข้อตกลงถึงเรื่องการช่วยเหลือทางเทคนิคในการ  
อำนวยความสะดวกและการดำเนินการของท่าอากาศยาน และเครื่อง  
อำนวยความสะดวกนั้นด้วยความยินยอมของรัฐนั้น และถึง  
เรื่องการจ่ายเงินค่าใช้จ่ายในการดำเนินการท่าอากาศยานและ  
เครื่องอำนวยความสะดวกเช่นว่า จากรายได้ที่ได้รับจากการ

๑๔๐๗

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

ดำเนินการทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกเหล่านั้น  
ตลอดจนค่าภาระสำหรับดอกเบี้ยและการไถ่ถอนผ่อนใช้ต้นเงิน

ข้อ ๗๕

การรับมอบเครื่องอำนวยความสะดวกจากคณะมนตรี

รัฐผู้ทำสัญญาอาจปฏิบัติให้พ้นข้อผูกพันซึ่งตนได้กระทำไว้  
ตามข้อ ๗๐ และได้รับมอบทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวก  
สะดวกอื่น ๆ ซึ่งคณะมนตรีจัดให้มขนในอาณาเขตของรัฐนั้น  
ตามบทบัญญัติแห่งข้อ ๗๑ และ ๗๒ เมื่อใดก็ได้ โดยจ่ายเงิน  
ให้คณะมนตรีตามจำนวนที่คณะมนตรีเห็นว่าชอบด้วยเหตุผลใน  
พฤติการณ์เช่นนั้น ถ้ารัฐนั้นพิจารณาเห็นว่าจำนวนเงินที่คณะ  
มนตรีกำหนดไม่ชอบด้วยเหตุผล ก็อาจอุทธรณ์ไปยังสมัชชา  
คัดค้านการวินิจฉัยของคณะมนตรีได้ สมัชชาอาจยืนยัน หรือ  
แก้ไขการวินิจฉัยของคณะมนตรีนั้น

ข้อ ๗๖

เงินลงทุน

เงินทุนที่คณะมนตรีได้มาจากการจ่ายคืนตามข้อ ๗๕ และ  
จากการรับดอกเบี้ยและการไถ่ถอนผ่อนใช้ต้นเงินที่จ่ายตามข้อ

๑๔๐๘

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

๗๔ นั้น ในกรณีที่ในตอนต้น เงินที่จ่ายล่วงหน้าไปก่อนนั้นรัฐต่าง ๆ เป็นผู้ออกตามข้อ ๗๓ ให้จ่ายคืนให้แก่บรรดารัฐที่ถูกกำหนดจำนวนแบ่งกันออกเงินในตอนนั้นตามสัดส่วนของการกำหนดจำนวนเดิม ซึ่งคณะมนตรีเป็นผู้พิจารณากำหนด

หมวด ๑๖

องค์การดำเนินการบินร่วมกันและบริการรวม

ข้อ ๗๗

อนุญาตให้ตั้งองค์การดำเนินการบินร่วมกัน

ไม่มีข้อความใดในอนุสัญญาฉบับนี้ที่บ่งชี้ให้รัฐผู้ทำสัญญาสองรัฐหรือมากกว่า ประกอบตั้งองค์การดำเนินการขนส่งทางอากาศร่วมกัน หรือตั้งตัวแทนดำเนินการบินระหว่างประเทศร่วมกันขึ้น หรือบ่งชี้ให้รัฐเหล่านั้นรวมบริการเดินอากาศของตนในเส้นทางบินใด ๆ หรือในส่วนภูมิภาคใด ๆ แต่องค์การหรือตัวแทนและบริการรวมเช่นนั้น จะต้องปฏิบัติตามบรรดาบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ รวมทั้งบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนความตกลงกับคณะมนตรี คณะมนตรีจะกำหนดว่าบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้เกี่ยวกับสัญชาติของอากาศ

๑๕๐๘

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๕๕๔

---

ยานจะใช้กับอากาศยานที่ดำเนินการบินโดยตัวแทนที่ดำเนินการ  
บินระหว่างประเทศได้ในวิธิต

ข้อ ๗๘

การหน้าที่ของคณะมนตรี

คณะมนตรีอาจบอกแนะไปยังรัฐผู้ทำสัญญาที่เกี่ยวข้องให้  
จัดตั้งองค์การร่วมกันขึ้น เพื่อดำเนินบริการเดินอากาศในเส้น  
ทางบินใด ๆ หรือในภูมิภาคใด ๆ ก็ได้

ข้อ ๗๙

การเข้าร่วมส่วนร่วมในองค์การดำเนินการบิน

รัฐหนึ่งรัฐใดอาจเข้าร่วมส่วนร่วมในองค์การดำเนินการบิน  
ร่วมกันหรือในข้อตกลงรวมบริการได้ โดยทางรัฐบาลของตน  
หรือโดยทางบริษัทการบินบริษัทหนึ่งหรือหลายบริษัทซึ่งรัฐบาล  
ของตนเป็นผู้กำหนด บริษัทเหล่านั้นจะเป็นบริษัทที่รัฐเป็นเจ้าของ  
เต็มหรือแต่บางส่วนหรือที่เอกชนเป็นเจ้าของก็ได้ ทั้งนี้ให้อยู่  
ในดุลยพินิจของรัฐที่เกี่ยวข้องแต่ผู้เดียว

๑๔๑๐

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

ภาค ๔ บทบัญญัติสุดท้าย

หมวด ๑๗

ความตกลงและข้อตกลงในการเดินอากาศอื่นๆ

ข้อ ๘๐

อนุสัญญากรุงปารีสและกรุงฮาบานา

ในทันทีที่อนุสัญญาฉบับนี้เริ่มใช้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดแจ้งการบอกเลิกอนุสัญญาว่าด้วยข้อบังคับการเดินอากาศซึ่งลงนามกันที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๑๙๑๙ (พ.ศ. ๒๔๖๒) หรืออนุสัญญาว่าด้วยการบินพาณิชย์ซึ่งลงนามกันที่กรุงฮาบานา เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๑๙๒๘ (พ.ศ. ๒๔๗๐) ถ้าตนเป็นภาคแห่งอนุสัญญาฉบับหนึ่งฉบับใด ในระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาด้วยกัน จะใช้อนุสัญญาฉบับนี้แทนอนุสัญญากรุงปารีสและกรุงฮาบานาที่อ้างถึงข้างต้น

ข้อ ๘๑

การจดทะเบียนความตกลงที่มีอยู่

ความตกลงการเดินอากาศทั้งสิ้นที่ใช้อยู่ในวันเริ่มใช้อนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งทำขึ้นระหว่างรัฐผู้ทำสัญญากับรัฐอื่นใด หรือ

๑๕๑๑

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

ระหว่างสายการบินของรัฐผู้ทำสัญญากับรัฐอื่นใด หรือกับสาย  
การบินของรัฐอื่นใด จะต้องจดทะเบียนกับคณะมนตรีทันที

ข้อ ๘๒

การยกเลิกข้อตกลงอันไม่ชอบ

บรรดารัฐผู้ทำสัญญาถือว่า การตกลงรับอนุสัญญานับนั้นเป็น  
การยกเลิกข้อผูกพันและความเข้าใจทั้งสินที่มีอยู่ระหว่างรัฐ  
เหล่านั้น ซึ่งไม่ชอบด้วยข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ และรับ  
รองว่าจะไม่กระทำข้อผูกพันและความเข้าใจใดๆ เช่นว่านั้น รัฐ  
ผู้ทำสัญญาซึ่งได้ให้คำมั่นในข้อผูกพันใด ๆ กับรัฐที่มีใช้ผู้ทำ  
สัญญาหรือคนชาติของรัฐผู้ทำสัญญาหรือมิใช่ผู้ทำสัญญา อัน  
ไม่ชอบด้วยข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานับนั้น ก่อนที่ตนเข้าเป็น  
สมาชิกขององค์การจะจัดการให้หลุดพ้นจากข้อผูกพันเหล่านั้น  
โดยทันที ถ้าสายการบินของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดได้  
กระทำข้อผูกพันอันไม่ชอบเช่นว่านั้น รัฐเจ้าของสัญชาติของ  
สายการบินนั้นจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดของตนในอันที่จะ  
ให้บอกเลิกข้อผูกพันเหล่านั้นทันที และในกรณีใดก็ดี จะก่อ  
เหตุการณ์ให้บอกเลิกข้อผูกพันในเมื่อสามารถจะกระทำได้โดย  
ชอบด้วยกฎหมายภายหลังที่เริ่มใช้อนุสัญญานับนั้น

๑๔๑๒

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

ข้อ ๘๓

การจดทะเบียนข้อตกลงใหม่

ภายใต้บทบัญญัติแห่งข้อก่อน รัฐผู้ทำสัญญาของรัฐหนึ่งรัฐใด อาจทำข้อตกลงอันชอบด้วยบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ได้ ข้อตกลงเช่นว่านั้นจะต้องจดทะเบียนกับคณะมนตรีทันที ซึ่ง คณะมนตรีจะได้เปิดเผยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

หมวด ๑๘

ข้อพิพาทและการกระทำผิด

ข้อ ๘๔

การตกลงข้อพิพาท

ถ้ามีข้อโต้แย้งเกิดขึ้นระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาสองรัฐหรือมากกว่า เกี่ยวกับการตีความหรือการใช้อนุสัญญาฉบับนี้และภาคผนวก ซึ่งไม่สามารถตกลงกันได้โดยการเจรจา ให้คณะมนตรี เป็นผู้วินิจฉัยในเมื่อรัฐใดที่เกี่ยวข้องกับข้อโต้แย้งนั้นเสนอขอมา ห้ามมิให้สมาชิกในคณะมนตรีซึ่งเป็นภาคีในข้อพิพาทออกเสียง ในการพิจารณาของคณะมนตรีในเรื่องนั้น ภายในบังคับแห่งข้อ ๘๕ รัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ อาจอุทธรณ์คำวินิจฉัยของคณะมนตรีต่อ

๑๔๑๓

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

ศาลอนุญาตตุลาการเฉพาะเรื่อง โดยมีการตกลงกันกับภาคอื่น ๆ ในข้อพิพาทนั้น หรือศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวร เมื่อมีการอุทธรณ์เช่นว่านั้น ให้แจ้งให้คณะมนตรีทราบภายในหกสิบวันนับแต่ที่ได้รับแจ้งคำวินิจฉัยของคณะมนตรี

ข้อ ๘๕

วิธีดำเนินการอนุญาตตุลาการ

ถ้ารัฐผู้ทำสัญญารัฐใดที่เป็นภาคแห่งข้อพิพาท ซึ่งคำวินิจฉัยของคณะมนตรีในข้อพิพาทนั้นอยู่ในระหว่างอุทธรณ์ มิได้ตกลงรับข้อบัญญัติของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวร และบรรดารัฐผู้ทำสัญญาที่เป็นภาคแห่งข้อพิพาทนั้นตกลงกันไม่ได้ในการเลือกศาลอนุญาตตุลาการ ให้รัฐผู้ทำสัญญาที่เป็นภาคแห่งข้อพิพาทนั้นแต่ละรัฐตั้งอนุญาตตุลาการมาแต่เพียงคนเดียว อนุญาตตุลาการเหล่านั้นจะเป็นผู้คงผู้ชขาดชนคนหนึ่งถ้ารัฐผู้ทำสัญญาที่เป็นภาคแห่งข้อพิพาทไม่ตั้งอนุญาตตุลาการมาภายในระยะเวลาสามเดือนนับแต่วันยื่นอุทธรณ์ นายกรัฐมนตรีจะตั้งอนุญาตตุลาการแทนรัฐนั้น โดยเลือกจากบัญชีบุคคลที่สมควรสมบัตและเชิญมาได้ ซึ่งบัญชีนั้นคณะมนตรีเป็นผู้



๑๕๑๔

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

รักษาไว้ ถ้าภายในสามสิบวันอนุญาตตุลาการเหล่านั้นไม่  
สามารถตกลงในตัวผู้ชขาด นายกมนตรีจะเป็นผู้กำหนดตัวผู้  
ชขาดชนจากบัญชีที่อ้างข้างต้น อนุญาตตุลาการเหล่านั้น  
และผู้ชขาดร่วมกันประกอบเป็นศาลอนุญาตตุลาการ ให้ศาล  
อนุญาตตุลาการที่จัดตั้งขึ้นตามข้อ ๕ และข้อ ก่อนตกลงในวิธี  
ดำเนินการของตนเองและให้ใช้เสียงข้างมากเป็นคำวินิจฉัย แต่  
มีข้อแม้ว่าคณะมนตรีอาจยกปัญหาวิธีดำเนินการขึ้นมากำหนด  
เสียเองได้ ในกรณีที่มีการล่าช้าเกินสมควรในความคิดเห็นของ  
คณะมนตรี

ข้อ ๘๖

อุทธรณ์

นอกจากคณะมนตรีจะวินิจฉัยเป็นอย่างอื่น คำวินิจฉัยของ  
คณะมนตรีในข้อที่ว่าสายการบินระหว่างประเทศดำเนินการอยู่  
โดยอนุโลมตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนั้นหรือไม่นั้น ให้  
คงมีผลอยู่จนกว่าจะถูกผันกลับ เมื่อเสร็จอุทธรณ์ในเรื่องอื่น ๆ  
คำวินิจฉัยของคณะมนตรี ถ้าถูกอุทธรณ์ ให้ระงับไว้จนกว่าได้มี  
การวินิจฉัยโดยอุทธรณ์ คำวินิจฉัยของศาลยุติธรรมระหว่าง

๑๕๑๕

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

ประเทศถาวรและของศาลอนุญาโตตุลาการ ให้ถือเป็นที่สุด  
และมีผลผูกมัด

ข้อ ๘๗

โทษสำหรับสายการบินที่ไม่อนุโลมตาม

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะไม่ยอมให้สายการบิน  
ของรัฐผู้ทำสัญญามีการดำเนินการบินผ่านอากาศเหนืออาณาเขต  
ของตน ถ้าคณะมนตรีได้วินิจฉัยตกลงว่าสายการบินที่เกี่ยว  
ข้องนั้นมิได้อนุโลมตามคำวินิจฉัยสุดท้ายที่ให้ไว้ตามข้อก่อน

ข้อ ๘๘

โทษสำหรับรัฐที่ไม่อนุโลมตาม

ให้สมาชิกถาวรอำนาจการออกเสียงในสมัชชา และใน  
คณะมนตรีของรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ที่กระทำผิดต่อบทบัญญัติ  
แห่งหมวดนี้

๑๔๑๖

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๕๕๔

---

หมวด ๑๕

สงคราม

ข้อ ๘๕

เงื่อนไขยามสงครามและฉุกเฉิน

ในกรณีที่มีสงคราม บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ไม่  
กระทบถึงเสรีภาพในการปฏิบัติของรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ที่ถูก  
กระทบโดยสงครามนั้น ไม่ว่าจะเป็นส่วนสงครามหรือเป็นกลาง  
หลักการเช่นเดียวกันนี้ให้ใช้ได้ในการที่รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่ง  
รัฐใดประกาศภาวะฉุกเฉินแห่งชาติ และแจ้งข้อเท็จจริงให้คณะ  
มนตรีทราบ

หมวด ๒๐

ภาคผนวก

ข้อ ๕๐

การตกลงเลือกใช้และแก้ไขภาคผนวก

(ก) การตกลงเลือกใช้ภาคผนวกต่าง ๆ ตามที่กล่าวไว้  
ในข้อ ๕๔ วรรค (ฉ) นั้น จะต้องมิเสียงสองในสามของ  
คณะมนตรีเห็นชอบในการประชุมที่เรียกเพื่อการนั้น และต่อ

๑๔๑๓

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๕

จากนั้น คณะมนตรีจะต้องเสนอไปยังรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐด้วย  
ภาคผนวกเช่นว่านั้นหรือการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกให้มีผล  
บังคับภายในสามเดือนหลังจากที่ได้เสนอไปยังรัฐผู้ทำสัญญา  
แล้ว หรือเมื่อพ้นระยะเวลาที่นานกว่านั้นตามแต่คณะมนตรี  
จะกำหนด นอกจากในระหว่างเวลานั้นส่วนมากของบรรดารัฐ  
ผู้ทำสัญญาได้แจ้งต่อคณะมนตรีเป็นหลักฐานว่าตนไม่เห็นชอบ  
ด้วย

(ข) ให้คณะมนตรีแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดทราบโดย  
ทันทีถึงการเริ่มใช้ภาคผนวกใดๆ หรือการแก้ไขเพิ่มเติม  
ภาคผนวก

หมวด ๒๑

สัตยาบัน ภาคยานุวัติ การแก้ไขเพิ่มเติม และการบอกเลิก

ข้อ ๕๑๑

สัตยาบันอนุสัญญา

(ก) อนุสัญญาดังนั้นจะต้องได้รับสัตยาบันจากรัฐที่ลงนาม  
สัตยาบันสารจะต้องมอบให้เก็บรักษาไว้ในบรรณาคมของรัฐบาล  
สหรัฐอเมริกาซึ่งรัฐบาลนั้นจะบอกกล่าวถึงวันที่รับมอบมาเก็บ  
รักษาไว้ไปยังรัฐที่ลงนามและรัฐภาคยานุวัติแต่ละรัฐ

## ๑๕๑๘

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

(ข) เมื่อรัฐต่างๆ ได้ให้สัตยาบัน หรือภาคยานุวัติครบ  
ยี่สิบหกรัฐแล้ว อนุสัญญาฉบับนี้จะเริ่มใช้ระหว่างรัฐเหล่านั้น  
เมื่อครบสามสิบวัน หลังจากวันมอบสารฉบับที่ยี่สิบหก และ  
จะเริ่มใช้แก่แต่ละรัฐที่ให้สัตยาบันต่อมาภายหลัง เมื่อครบ  
สามสิบวันหลังจากวันมอบสัตยาบันสารของรัฐนั้นๆ

(ค) เป็นหน้าที่ของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาที่จะแจ้งให้รัฐบาล  
ของแต่ละรัฐที่ลงนามและที่ภาคยานุวัติทราบถึงวันเริ่มใช้  
อนุสัญญาฉบับนี้

## ข้อ ๘๒

## ภาคยานุวัติอนุสัญญา

(ก) การภาคยานุวัติอนุสัญญาฉบับนี้จะเปิดให้แก่สมาชิก  
ของสหประชาชาติ และบรรดารัฐที่สังสรรค์กับสหประชาชาติ  
ตลอดจนบรรดารัฐที่คงเป็นกลางอยู่ระหว่างสงครามโลกครั้งนี้

(ข) การภาคยานุวัติจะกระทำได้โดยมีการแจ้งความส่งไป  
ยังรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และจะมีผลตั้งแต่วันครบสามสิบวัน  
หลังจากวันที่รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้รับการแจ้งความนั้น และ  
รัฐบาลนั้นจะแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดทราบ-

๑๕๑๕

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

ข้อ ๕๓

การรับรัฐอื่น ๆ เข้าร่วม

รัฐอื่น ๆ นอกจากที่เข้าอยู่ในเกณฑ์ในข้อ ๕๑ และ ๕๒ (ก) อาจได้รับให้เข้ามามีส่วนในอนุสัญญาฉบับนี้ได้ โดยได้เสียงสี่ในห้าของสมัชชา และตามเงื่อนไขที่สมัชชาอาจกำหนด แต่ต้องได้รับอนุมัติจากองค์การระหว่างประเทศทั่วไปที่ตั้งขึ้นโดยบรรดาชาติของโลก เพื่อรักษาไว้ซึ่งสันติภาพ นอกจากนั้นในแต่ละกรณีจำเป็นจะต้องได้รับความยินยอมจากรัฐที่ถูกบุกรุกหรือถูกโจมตีระหว่างสงครามครั้งนี้ โดยรัฐที่ขอให้รับเข้าเป็นภาคี

ข้อ ๕๔

การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา

(ก) การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาฉบับนี้ที่เสนอนั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบโดยเสียงสองในสามของสมัชชา และจะเริ่มใช้แก่บรรดารัฐที่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไขเพิ่มเติมเช่นนั้นแล้ว เมื่อมีการสัตยาบันโดยรัฐผู้ทำสัญญาครบจำนวนที่สมัชชาระบุ จำนวนที่ระบุนั้นจะต้องไม่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนรัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมด

๑๔๒๐

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

(๖) ถ้าสมัชชาที่มีความคิดเห็นว่า การแก้ไขเพิ่มเติมนี้มีลักษณะที่ควรดำเนินตามแนวข้อนี้ได้โดยชอบธรรม สมัชชาอาจวางไว้ในมติของตน ในการแนะนำให้ตกลงเลือกใช้การแก้ไขว่ารัฐหนึ่งรัฐใดที่มีได้ให้สัตยาบันภายในระยะเวลาที่ระบุไว้ หลังจากที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมนี้ได้เริ่มใช้แล้ว จะต้องพ้นจากการเป็นสมาชิกขององค์การนี้ และพ้นจากการเป็นภาคีของอนุสัญญา

ข้อ ๕๕

การบอกเลิกอนุสัญญา

(ก) รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดอาจแจ้งการบอกเลิกอนุสัญญานับนี้ได้ หลังจากที่ได้เริ่มใช้แล้วเป็นเวลาสามปี โดยรัฐนั้นส่งการแจ้งความไปยังรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ผู้ซึ่งจะแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐทราบทันที

(ข) การบอกเลิกจะมีผลเมื่อครบเวลาหนึ่งปีหลังจากวันที่ได้รับการแจ้งความนั้น ผลนั้นมิเฉพาะแก่รัฐที่ทำการบอกเลิก

๑๔๒๑

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๙๔

---

หมวด ๒๒

วิเคราะห์ศัพท์

ข้อ ๙๖

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญาฉบับนี้ คำว่า

(ก) “บริการเดินอากาศ” หมายความว่า บริการเดินอากาศ  
ประจำมีกำหนดใด ๆ ที่ใช้อากาศยานเพื่อการขนส่งสาธารณะ  
โดยรับขนคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้า

(ข) “บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ” หมายความว่า  
บริการเดินอากาศที่ผ่านเข้าไปในอวกาศเหนืออาณาเขตของรัฐ  
มากกว่าหนึ่งรัฐขึ้นไป

(ค) “สายการบิน” หมายความว่า การชُرระขนส่งทาง  
อากาศใด ๆ ที่อำนวยความสะดวกดำเนินการเดินอากาศระหว่าง  
ประเทศ

(ง) “แวะลงมิใช่เพื่อการค้า” หมายความว่า การลงเพื่อ  
ประโยชน์ใด ๆ นอกจากการรับคนโดยสาร สินค้า และไปรษณีย์  
ภัณฑ์ขึ้น หรือถ่ายลง



๑๔๒๒

ตอนที่ ๕๕ เล่ม ๖๘ ราชกิจจานุเบกษา ๒๕ กันยายน ๒๔๕๔

---

การลงนามในอนุสัญญา

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มซึ่งมีนามข้างท้ายนี้ และซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องได้ลงนามในอนุสัญญาฉบับนี้แทนรัฐบาลของตน ณ วันที่ปรากฏอยู่ตรงข้ามกับลายเซ็นของตน

ทำขึ้น ที่เมืองซีกาโก เมื่อวันที่เจ็ดธันวาคม ๑๙๕๔ เป็นภาษาอังกฤษ ด้วยบทซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส และสเปน จะได้เปิดไว้เพื่อลงนามที่กรุงวอชิงตัน ดี.ซี. ด้วยบทภาษาหนึ่งภาษาใดในสามภาษานี้ ใช้ในการตีความได้เท่ากัน ด้วยบททั้งสองฉบับนี้จะได้เก็บรักษาไว้ในบรรณาคมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และรัฐบาลนั้นจะได้ส่งสำเนาที่รับรองว่าถูกต้องแล้วไปยังรัฐบาลของรัฐทั้งหมดซึ่งลงนามหรือภาคยานุวัติอนุสัญญาฉบับนี้

## ภาคผนวก ๓

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญ  
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....  
สภาผู้แทนราษฎร



**รายงาน**

**ของ**

**คณะกรรมการวิสามัญ  
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ  
(ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....**

**สภาผู้แทนราษฎร**

**สำนักกรรมการ ๑  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร**

## (สำเนา)

ด่วนที่สุด

ที่ ๔๔๑/๒๕๕๒

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนอุทองใน กทม. ๑๐๓๐๐

๕ กันยายน ๒๕๕๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยรายงานของคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) และตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา ซึ่งคณะกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

- |                                      |                               |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| ๑. นายกมลวิศว์ แก้วแฝก               | ๒. นายกิตติศักดิ์ จุลสำรวล    |
| ๓. นายเกียรติอุดม เมนะสวัสดิ์        | ๔. นายจิรวุฒิ ศิริพานิชย์     |
| ๕. นายเจือ ราชสีห์                   | ๖. นายชุมพล จุลใส             |
| ๗. นายณรงค์ คูคิง                    | ๘. นายฉัตรพล ดันเจริญ         |
| ๙. นายนิยม วิวรรณศิริกุล             | ๑๐. นายนิรมิต สุจารี          |
| ๑๑. นางบุญรัตน์ ศรีธเรศ              | ๑๒. นายบูรานานูทิน อุแจ้ง     |
| ๑๓. พลโท ปิยะพล วัฒนกุล              | ๑๔. นายปิยะรัช หมั่นแสน       |
| ๑๕. ว่าที่ร้อยตรี พงศ์พันธ์ สุนทรชัย | ๑๖. นางสาวพชรพรรณ อินบุญสม    |
| ๑๗. นาวาอากาศเอก ภาณุ อคทน           | ๑๘. นางมลิวัดย์ ธัญญสกุลกิจ   |
| ๑๘. นายวิเชียร อุดมศักดิ์            | ๒๐. นายวิทยา ทรงคำ            |
| ๒๑. นายศิริโชค โสภา                  | ๒๒. นายสงกรานต์ จิตสุทธิภากร  |
| ๒๓. นายสนอง เทพอักษรณรงค์            | ๒๔. นายสมเจตน์ ติมปะพันธ์     |
| ๒๕. นายสมชาย พิพัชร์วัฒน์            | ๒๖. พลเอก สมชาย วิษณุวงศ์     |
| ๒๗. นายสัมพันธ์ ตั้งเบญจผล           | ๒๘. นายสุทธิพงษ์ คงพล         |
| ๒๘. นายสุรพงษ์ อึ้งอัมพรวิไล         | ๓๐. นายสุรพล เกียรติไชยากร    |
| ๓๑. นายอดุลย์ เหลืองบริบูรณ์         | ๓๒. นายอนุชา บูรพชัยศรี       |
| ๓๓. นาวาอากาศเอก อนุศิษฐ์ นาคทรพรพ   | ๓๔. หม่อมหลวงอภิเมงคผล โสณกุล |
| ๓๕. นายอภิวัฒน์ เงินหมื่น            | ๓๖. นายอรรถวิรัช สุวรรณภักดี  |

บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเสร็จแล้ว จึงกราบเรียนมา  
เพื่อโปรดนำเสนอที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ)           เจือ ราชสีห์

(นายเจือ ราชสีห์)

ประธานคณะกรรมการวิสามัญ

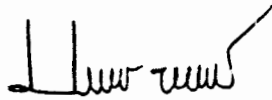
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมการ ๑

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๖-๗

โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๕๑

สำเนาถูกต้อง



(นายสุขประกิจ ชัยชัยไพฑูริย์)

ผู้ช่วยเลขานุการตามข้อบังคับ ฯ

นภาพร, สิริกร / ร่าง

ลักษณะ / พิมพ์

 / ตรวจ

ตรวจทาน

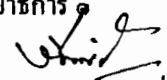
ครั้งที่ ๑ นางสาวนภาพร ก่อแก้ว

นางสาวนาฏลัดดา มหาชัย

นางสาวสิริกร เทียนศรี

ครั้งที่ ๒ นายอรุณ ลายพ่องแผ้ว

ครั้งที่ ๓ คณะทำงาน ฯ สำนักกรรมการ ๑



## รายงานของคณะกรรมการวิสามัญ

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๐ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๒ ได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) และตั้งกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา กำหนดการแปรญัตติ ภายใน ๑ วัน นั้น

บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญได้ดำเนินการแล้ว ปรากฏผลดังนี้

### ๑. ที่ประชุมคณะกรรมการวิสามัญได้มีมติเลือกตั้ง

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| (๑) นายเจือ ราชสีห์                  | เป็นประธานคณะกรรมการ                      |
| (๒) ว่าที่ร้อยตรี พงศ์พันธ์ สุนทรชัย | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง        |
| (๓) นายศิริโชค โสภา                  | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง          |
| (๔) นายวิทยา ทรงคำ                   | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม          |
| (๕) นาวาอากาศเอก ภาณุ อดทน           | เป็นเลขานุการคณะกรรมการ                   |
| (๖) นาวาอากาศเอก อนุศิษฐ์ นาคทรพรพ   | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| (๗) นายณรงค์ คูคิง                   | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ คนที่สอง   |
| (๘) นายเกียรติอุดม เมนะสวัสดิ์       | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                        |
| (๙) นายสัมพันธ์ คังเบจจผล            | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                        |
| (๑๐) นายสุรพล เกียรติไชยากร          | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ                   |

๒. คณะกรรมการวิสามัญได้มีมติแต่งตั้ง นายสุขประกิจ ชื้อสศย์ไพบุณย์ ผู้อำนวยการกลุ่มงาน คณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการในคณะกรรมการ ตามข้อบังคับ การประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๒๒

### ๓. ผู้ซึ่งคณะกรรมการได้เชิญมาชี้แจงแสดงความคิดเห็น คือ

#### ๓.๑ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| (๑) พลตำรวจตรี เจษฎา อินทรสถิตย์ | ผู้บังคับการกองบินตำรวจ                       |
| (๒) พันตำรวจโท คนู กล้าสุ่ม      | รองผู้กำกับการ กลุ่มงานนิติการ กองนิติการ     |
| (๓) พันตำรวจโท ปัญญา อินทร์ชื่น  | สารวัตรวางแผนการบิน (งาน ๕)<br>กองการบินตำรวจ |

**๓.๒ กระทรวงกลาโหม****กองทัพบก**

พันโท บุญแล บุญเรือน

หัวหน้าแผนก กรมยุทธการทหารบก

**กองทัพเรือ**

(๑) นาวาเอก สุริยา ภักดีเสนา

หัวหน้ากองปฏิบัติการบิน

กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ

(๒) นาวาโท กิตติพงษ์ ศรียารัตน์

หัวหน้าแผนกยุทธการทางอากาศ

กองยุทธการ กรมยุทธการทหารเรือ

**กองทัพอากาศ**

(๑) พลอากาศตรี ทวีเคนศ ยังสุสิงห์

เสนาธิการ กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ

(๒) นาวาอากาศเอก วิสุรินทร์ มูลละ

รองเสนาธิการ กรมควบคุมการปฏิบัติทาง

อากาศ

(๓) นาวาอากาศเอก ธนศักดิ์ เมคะนันท์

ผู้อำนวยการกองยุทธการ

กรมยุทธการทหารอากาศ

(๔) นาวาอากาศโท สุพจน์ มิตรยอดวงศ์

หัวหน้าแผนกกฤษฎีกา กองวิชาการ

สำนักพระธรรมนูญ กองทัพอากาศ

**๓.๓ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์**

(๑) นางฐิระกานต์ ดิษวิญญู

หัวหน้ากลุ่มกฎหมายและระเบียบ

(๒) พันตรี วิศิษฐ์ จันทหิรัญ

หัวหน้านักบิน

**๓.๔ กระทรวงการคลัง****กรมศุลกากร**

(๑) นายมานิช รอดสม

นิติกรชำนาญการพิเศษ

(๒) นางสาวพนีย์ สุรกาญจน์

นิติกรชำนาญการ

(๓) นายชุมพร อรุณเดชาวัฒน์

นิติกรชำนาญการ

**๓.๕ กระทรวงคมนาคม****กรมการขนส่งทางอากาศ**

(๑) ร้อยโท ยุทธการ เหนี่ยวพันธุ์

ผู้อำนวยการควบคุมจราจรทางอากาศ

(๒) นายกมล พุนทรัพย์

นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

๓.๖ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

- |                                 |                                   |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| (๑) นายวันชัย ปานนาคะพิทักษ์    | ผู้อำนวยการส่วนแผนงาน สำนักการบิน |
| (๒) พันตำรวจโท อนันต์ สล้างสกุล | ผู้เชี่ยวชาญด้านการบิน            |
| (๓) นายธนวัฒน์ กำจรเจ็ด         | เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป        |

๔. ผู้เข้าร่วมประชุม คือ

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| (๑) พลตรี ชัยรัตน์ ชีระพันธุ์ | ผู้ช่วยเจ้ากรมพระธรรมนูญ                                       |
| (๒) พันเอก ปเมศ ประเสริฐยิ่ง  | รองผู้อำนวยการกองกฤษฎีกาทหารและ<br>การต่างประเทศ กรมพระธรรมนูญ |
| (๓) นายจ่านงค์ สารอักษร       | ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ                       |
| (๔) นายกมล พูลเพิ่ม           | นักวิชาการขนส่งชำนาญการ  |
| (๕) นายวิชัย สัตยชัยวรรณ      | นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการ                                       |
| (๖) นายวราวุธ สุขสวัสดิ์      | นักตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบิน                                |
| (๗) นางสาวอัจฉราพรรณ สันตกิจ  | นิติกรปฏิบัติการ   |

๕. ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่มีผู้เสนอคำแปรญัตติ๖. ผลการพิจารณา

<u>ชื่อร่างพระราชบัญญัติ</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>คำปรารภ</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๒</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๓</u> เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ”	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๔</u> แก้ไขมาตรา ๕	ไม่มีการแก้ไข



<u>มาตรา ๕</u>	เพิ่มมาตรา ๑๖/๔	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๖</u>	เพิ่มมาตรา ๑๘/๑ มาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓	มีการแก้ไข
	<u>มาตรา ๑๘/๑</u>	มีการแก้ไข
	<u>มาตรา ๑๘/๒</u>	ไม่มีการแก้ไข
	<u>มาตรา ๑๘/๓</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๗</u>	แก้ไขมาตรา ๑๑	มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๘</u>	แก้ไขมาตรา ๑๓	มีการแก้ไข

#### ๗. ข้อสังเกตของคณะกรรมการ

คณะกรรมการได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... แล้วเห็นว่าควรตั้งข้อสังเกตไว้ในรายงานของคณะกรรมการเพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณา ดังนี้

##### ๗.๑ การเพิ่มเติมบทนิยาม

เนื่องด้วยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มีศัพท์เฉพาะด้านเกี่ยวข้องกับการบินหลายคำด้วยกัน ดังนั้น เพื่อให้ถ้อยคำในกฎหมายมีความชัดเจนและง่ายต่อความเข้าใจของประชาชนมากยิ่งขึ้น คณะกรรมการจึงเห็นควรให้มีการเพิ่มบทนิยามดังต่อไปนี้

“แผนการบิน” หมายความว่า ข้อมูลที่ส่งให้หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศเกี่ยวกับเที่ยวบินหรือส่วนของเที่ยวบินที่อากาศยานนั้นจะทำการบิน

“แผนปฏิบัติการบิน” หมายความว่า แผนของผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินการของเที่ยวบิน โดยพิจารณาจากสมรรถนะของเครื่องบิน ข้อจำกัดการปฏิบัติการอื่น และการคาดหมายสภาพในเส้นทางที่ทำการบิน และสนามบินที่เกี่ยวข้อง

“หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า ผู้ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเพื่อให้บริการจราจรทางอากาศ และให้หมายความรวมถึงหน่วยงานของส่วนราชการตามมาตรา ๕ ที่ให้บริการจราจรทางอากาศด้วย

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า นักบินที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้จดทะเบียนอากาศยานกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบิน และให้หมายความรวมถึงนักบินที่ส่วนราชการกำหนดให้เป็นผู้ควบคุมและรับผิดชอบความปลอดภัยสำหรับการบินแต่ละเที่ยวบินของอากาศยานราชการด้วย

**๘.๒ การเร่งรัดการออกกฎกระทรวง**

เนื่องจากการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศในครั้งนี้มีเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินและแผนปฏิบัติการบิน หากบุคคลใดมีหน้าที่ในการจัดทำแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินแล้วไม่ดำเนินการจะต้องได้รับโทษตามที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัตินี้ นอกจากนั้นในร่างพระราชบัญญัตินี้ยังกำหนดให้มีการออกกฎกระทรวง เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นรายละเอียดเกี่ยวกับการทำแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินด้วย ดังนั้น ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพจึงมีความจำเป็นที่ฝ่ายบริหารจะต้องเร่งรัดดำเนินการออกกฎกระทรวง เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการทำแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินตามร่างพระราชบัญญัตินี้โดยเร็ว อันจะทำให้การจัดทำแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินเป็นไปตามร่างพระราชบัญญัตินี้

๘. ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมและข้อสังเกตของคณะกรรมการมาพร้อมกับรายงานนี้ด้วยแล้ว

นาวาอากาศเอก **ภ อม**

(ภาณุ อดทน)

เลขานุการคณะกรรมการวิสามัญ

บันทึกหลักการและเหตุผล  
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๕๖ ดังต่อไปนี้

(๑) เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔)

(๒) กำหนดให้การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากรและ  
ราชการอื่น ต้องทำแผนการบินและปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

(๓) กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินและแผนปฏิบัติการบิน  
สำหรับอากาศยานที่ใช้บินในการดำเนินกิจการการเดินอากาศของตน และอากาศยานทุกลำที่จะทำการ  
บินในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบิน (เพิ่มมาตรา ๑๖/๔ และมาตรา ๑๘/๑)

(๔) กำหนดให้อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในหรือนอกราชอาณาจักร ต้อง  
ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓)

เหตุผล

โดยที่การนำอากาศยานทำการบินจะต้องมีแผนการบินและส่งให้แก่หน่วยงานให้บริการ  
จราจรทางอากาศ หน่วยงานของทหาร หรือส่วนราชการอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการจราจรทาง  
อากาศ ซึ่งตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil  
Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ด้วย แต่ในพระราชบัญญัติ  
การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๕๖ ยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินและ  
การปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ ทำให้การตรวจสอบอากาศยานที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรใน  
ลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร ไม่มีความ  
ชัดเจน สมควรเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง  
พระราชบัญญัติ  
การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

---

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ  
พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของ  
บุคคล ซึ่งมาตรา ๒๘ ประกอบกับมาตรา ๓๔ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย  
บัญญัติให้กระทำโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....

.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)  
พ.ศ. ....”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุ  
เบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” ระหว่างคำว่า “อากาศยาน”  
และคำว่า “อากาศยานขนส่ง” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๖ ซึ่งแก้ไข  
เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่!!๑๑) พ.ศ. !!!/๒๕๕๑

“อากาศยานราชการ” หมายความว่า อากาศยานที่ใช้ในราชการของส่วนราชการ  
ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕”

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๕๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับแก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่การทำแผนการบินตาม มาตรา ๑๘/๑ และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศตามมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้”

มาตรา ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖/๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๕๗

“มาตรา ๑๖/๔ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑ และแผนปฏิบัติการบิน สำหรับอากาศยานที่ใช้บินในการดำเนินกิจการการเดินอากาศของตน แผนปฏิบัติการบินให้เป็นไปตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

มาตรา ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๘/๑ มาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๕๗

“มาตรา ๑๘/๑ อากาศยานทุกลำที่สหทำการบินในราชอาณาจักร ต้องทำแผนการบิน และแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ

แผนการบินให้เป็นไปตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง มาตรา ๑๘/๒ อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๑๘/๓ อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้ หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน”

มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

- (๑) ไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้าตาม  
มาตรา ๑๖/๓ วรรคหนึ่ง หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตามความเป็นจริง
- (๒) ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของ  
คณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคสอง
- (๓) ไม่จัดให้มีแผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบินตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖/๔”

มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ  
พ.ศ. ๒๔๙๑ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ !!๑๑) พ.ศ. !!!/๒๕๕๑ และให้ใช้  
ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๑ ผู้ควบคุมอากาศยานผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้  
ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

- (๑) นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑
- (๒) ผ่าฝืนหรือ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของ  
คณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๒
- (๓) ผ่าฝืนหรือ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของ  
คณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๓
- (๔) ผ่าฝืนหรือ ไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน  
ที่ออกตามมาตรา ๑๘”

.....

.....

## ภาคผนวก ๔

- : ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ซึ่งสภาผู้แทนราษฎร  
ลงมติเห็นชอบแล้ว
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ  
การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

วุฒิสภาต้องพิจารณาให้เสร็จภายใน ๖๐ วัน

(๑๗๙)

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา	
เลขรับ	๒๔
วันที่	๒ พ.ย. ๒๕๕๒
เวลา	๑๑.๐๕ น.



ที่ สผ ๐๐๑๔/๑๗๕๖๒

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนอุทองใน กทม. ๑๐๓๐๐

๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๒

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๒ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ซึ่งคณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ

ฉะนั้น จึงส่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมาเพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๔๖

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(นายชัย ชิดชอบ)

ประธานสภาผู้แทนราษฎร

กลุ่มงานนิติ  
รับที่ ๒๐ (N) /๒๕๕๒  
วันที่ ๒ / พ.ย. / ๕๒  
เวลา ๑๑.๓๐ น.  
สำนักการประชุม

กลุ่มงานบริหารทั่วไป	
รับที่ ๒๓๕ / ๒๕๕๒	วันที่ ๒ / พ.ย. ๕๒
เวลา ๑๒.๒๐ น.	ส่ง ๑๒.๓๐ น.
สำนักการประชุม	

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๕๒๙



(๑๘๐)

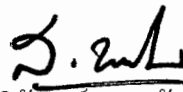
สารบบ

เรื่อง การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....  
ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ซึ่งคณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๓๐ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๕๒ และตั้งกรรมาธิการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา เมื่อคณะกรรมาธิการพิจารณาเสร็จแล้วจึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๓ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๑ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๒ ที่ประชุมได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ในวาระที่สอง แล้วลงมติในวาระที่สาม เห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ และให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไปตามรัฐธรรมนูญ

ร่างพระราชบัญญัตินี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภา เมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๒



(นายสุวิจักขณ์ นาควิษระ)

รองเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติราชการแทน  
เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

(๑๘๑)

บันทึกหลักการและเหตุผล  
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)  
พ.ศ. ....

หลักการ

- แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ดังต่อไปนี้
- (๑) เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔)
  - (๒) กำหนดให้การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากรและราชการอื่น ต้องทำแผนการบินและปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)
  - (๓) กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินสำหรับอากาศยานที่ใช้บินในการดำเนินกิจการการเดินอากาศของตน และอากาศยานทุกลำที่จะทำการบินในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบิน (เพิ่มมาตรา ๑๖/๔ และมาตรา ๑๘/๑)
  - (๔) กำหนดให้อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในหรือนอกราชอาณาจักร ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓)

เหตุผล

โดยที่การนำอากาศยานทำการบินจะต้องมีแผนการบินและส่งให้แก่หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ หน่วยงานของทหาร หรือส่วนราชการอื่นที่มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ด้วย แต่ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินและการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ ทำให้การตรวจสอบอากาศยานที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรในลักษณะที่เป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศหรือเป็นภัยต่อสาธารณะของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารไม่มีความชัดเจน สมควรเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) / 4

(๑๘๒)

ร่าง  
พระราชบัญญัติ  
การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)  
พ.ศ. ....

.....  
.....  
.....

.....  
.....

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ  
พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของ  
บุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๔ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้  
กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....  
.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา  
เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “อากาศยานราชการ” ระหว่างคำว่า “อากาศยาน”  
และคำว่า “อากาศยานขนส่ง” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไข  
เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑

““อากาศยานราชการ” หมายความว่า อากาศยานที่ใช้ในราชการของส่วนราชการ  
ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕”

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ  
พ.ศ. ๒๕๔๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับแก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการ ตำรวจ ราชการศุลกากร และราชการอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เว้นแต่การทำแผนการบินตาม มาตรา ๑๘/๑ และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศตามมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้”

มาตรา ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖/๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

“มาตรา ๑๖/๔ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑ และแผนปฏิบัติการบิน สำหรับอากาศยานที่ใช้บินในการดำเนินกิจการการเดินอากาศของตน แผนปฏิบัติการบินให้เป็นไปตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดใน กฎกระทรวง”

มาตรา ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๘/๑ มาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

“มาตรา ๑๘/๑ อากาศยานทุกลำที่ทำการบินในราชอาณาจักร ต้องทำแผนการบิน และแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ

แผนการบินให้เป็นไปตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๘/๒ อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๑๘/๓ อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการ ที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้ หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของ คณะกรรมการการบินพลเรือน”

มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๗๑ ผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

(๑) ไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้าตาม  
มาตรา ๑๖/๓ วรรคหนึ่ง หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตามความเป็นจริง

(๒) ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือไม่บันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของ  
คณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๖/๓ วรรคสอง

(๓) ไม่จัดให้มีแผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบินตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๖/๔”

มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ  
พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้  
ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๗๓ ผู้ควบคุมอากาศยานผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้  
ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

(๑) นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑

(๒) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของ  
คณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๒

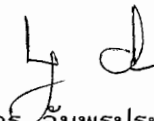
(๓) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของ  
คณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๘/๓

(๔) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน  
ที่ออกตามมาตรา ๑๙”

.....

.....

ถูกต้องตามมติของสภาผู้แทนราษฎร



(นางบุษกร อัมพรประภา)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานพระราชบัญญัติและนิติ ๒

สำนักงานประชุม

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยาน  
ที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... และร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. .... และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตามมาตรา ๑๕๒ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาในคราวนี้มีอยู่ด้วยกันสองร่าง คือ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่กระทรวงกลาโหมเสนอ และร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๕) ได้พิจารณาตรวจสอบกับอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคีแล้ว เห็นว่า ตามหลักการของร่างฯ ที่กระทรวงกลาโหมและกระทรวงคมนาคมเสนอ แก่ไข่นั้น สามารถแยกหลักการสำคัญได้สองประการ คือ การจัดทำแผนการบินของอากาศยานและการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ซึ่งการแก้ไขกฎหมายให้เป็นไปตามหลักการดังกล่าวจะทำให้หลักเกณฑ์การปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายการสกัดกั้นและการใช้อาวุธ การสอบสวนสืบสวนเบื้องต้น การยึดอากาศยานและการเรียกค่าใช้จ่ายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๑๙ มีความชัดเจนขึ้น และเป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ที่ประเทศไทยเป็นภาคี

แต่อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๕) เห็นว่า หลักการในส่วนที่เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบินซึ่งกำหนดให้อากาศยานทุกลำที่จะทำการบินในราชอาณาจักรต้องจัดทำแผนการบินและแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศนั้น ควรที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ อีกฉบับหนึ่ง เพราะเป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปสำหรับการนำอากาศยานขึ้นทำการบินและเป็นข้อปฏิบัติของผู้ควบคุมอากาศยาน ดังนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๕) จึงได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจัดทำแผนการบิน รวมทั้งกำหนดให้อากาศยานทุกลำต้องปฏิบัติตาม

กฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนด้วย เป็นร่างกฎหมายอีกฉบับหนึ่งประกอบกัน

## ๒. สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

๒.๑ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. ....

### ขั้นตอนการตรวจและพิสูจน์ฝ่าย

(๑) การประกาศเขตแสดงตน เนื่องจากอากาศยานที่เข้ามาในราชอาณาจักรนั้นมีหลายประเภท และในขณะเดียวกันมีทั้งอากาศยานที่เป็นของพลเรือนและอากาศยานของทหารด้วย ประกอบกับเทคโนโลยีในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ มีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น จึงต้องกำหนดขอบเขตในการแสดงตนของอากาศยานจากอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อการสอบถามและตรวจพิสูจน์ทราบแบบ สัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน การปฏิบัติตามแผนการบิน และรายละเอียดเกี่ยวกับอากาศยาน ดังนั้น จึงกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมร่วมกันประกาศกำหนดเขตแสดงตนเพื่อป้องกันภัยทางอากาศที่อากาศยานจากอีกฝ่ายหนึ่งต้องแสดงเจตนาหรือความประสงค์ในการเข้ามาในเขตแสดงตนนั้น (ร่างมาตรา ๖)

(๒) ระบบการตรวจและพิสูจน์ฝ่ายและการแจ้งแผนการบิน การตรวจและพิสูจน์ฝ่ายให้เป็นไปตามที่กำหนดในแผนป้องกันภัยทางอากาศตามที่กองทัพไทยกำหนดขึ้นโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม (ร่างมาตรา ๗) ส่วนการแจ้งแผนการบินนั้นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอนุญาตให้อากาศยานทำการบินจะต้องส่งคำขออนุญาตหรือแผนการบินให้แก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารทราบด้วย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีข้อมูลเกี่ยวกับการบินของอากาศยานในส่วนของพลเรือนรวมทั้งในกรณีที่เป็นอากาศยานที่ใช้ในราชการด้วย (ร่างมาตรา ๘)

(๓) การนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นและการทำลายอากาศยาน กำหนดหลักเกณฑ์การนำอากาศยานขึ้นทำการสกัดกั้น โดยหากไม่สามารถพิสูจน์ฝ่ายของอากาศยานลำนั้นได้ มีเหตุอันควรสงสัยว่าไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรืออนุสัญญา หรือเมื่ออากาศยานนั้นกระทำการอันเป็นภัยหรืออาจเป็นภัยต่อความมั่นคงแห่งราชอาณาจักร ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ รวมทั้งการให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารในการที่จะสั่งให้อากาศยานบินไปตามเส้นทางที่กำหนด หรือมีอำนาจในการที่จะทำลายอากาศยานนั้นได้ โดยได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม (ร่างมาตรา ๑๑ และร่างมาตรา ๑๒) และในกรณีที่ไม่สามารถสกัดกั้นอากาศยานนั้นได้ก็ให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการที่จะใช้อาวุธจากภาคพื้นสู่อากาศเพื่อทำลายอากาศยานนั้นได้ (ร่างมาตรา ๑๓)

ขั้นตอนการกักและยึดอากาศยาน และการจับ ควบคุม และสืบสวน  
สอบสวนเบื้องต้น

(๑) เมื่อบังคับอากาศยานที่ต้องสงสัยลงสู่ภาคพื้นแล้ว

เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการดำเนินการตรวจ ค้น กัก ยึด  
อากาศยาน จับ ควบคุม หรือสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น รวมทั้งการสั่งให้ผู้ควบคุมอากาศยาน  
หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องให้เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือกระทำการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติ  
หน้าที่ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหาร (ร่างมาตรา ๑๕) และหากมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่  
เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารได้สั่งให้เคลื่อนย้ายอากาศยานก็จะต้องได้รับโทษในทางอาญาฐานไม่ปฏิบัติ  
ตามคำสั่งด้วย (ร่างมาตรา ๒๖)

(๒) ผลการตรวจและค้นอากาศยาน

กรณีผลการตรวจค้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานไม่จงใจใช้อากาศ  
ยานโดยผิดกฎหมาย หรือไม่มีสิ่งของที่เป็นความผิด เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจพิจารณาปล่อย  
อากาศยานนั้นหรือประสานกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของฝ่ายพลเรือนเพื่อพิจารณาปล่อยอากาศ  
ยานนั้นไป (ร่างมาตรา ๑๖)

กรณีผลการตรวจค้นปรากฏว่าผู้ควบคุมอากาศยานมีการกระทำผิด  
กฎหมายเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารมีอำนาจในการสืบสวนสอบสวนเบื้องต้น และส่งผู้ต้องหาพร้อมด้วย  
อากาศยาน หลักฐาน และสิ่งของที่ยึดไว้ไปยังพนักงานสอบสวน (ร่างมาตรา ๑๗)

(๓) การเก็บรักษาอากาศยานสิ่งของและหลักฐานที่เกี่ยวข้อง

ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและ  
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด และกรณีที่มีสิ่งของหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สิน  
ที่มีสภาพเป็นของเสียได้หรือไม่เหมาะแก่การเก็บรักษา หรือการเก็บรักษาจะเป็นภาระแก่ทาง  
ราชการเกินสมควร ให้สามารถจำหน่ายได้ทันทีโดยวิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีอื่นที่สมควร  
สำหรับการเก็บรักษาอากาศยานหรือสิ่งของหรือหลักฐานที่จะต้องเก็บรักษาไว้เป็นเวลานาน อาจ  
กำหนดให้มีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้เก็บรักษาไว้ได้ และให้หน่วยงานที่เป็นผู้เก็บรักษา  
นั้นมีอำนาจในการอนุญาตให้นำทรัพย์สินนั้นไปใช้เพื่อประโยชน์ของทางราชการ  
(ร่างมาตรา ๒๐)

ขั้นตอนการเรียกค่าใช้จ่ายจากการนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้น

กำหนดให้เจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย  
ค่าใช้จ่าย ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารนำอากาศยานขึ้นสกัดกั้นอากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย  
และให้กองทัพอากาศมีอำนาจยึดอากาศยานนั้นไว้เพื่อการชำระค่าใช้จ่ายได้ (ร่างมาตรา ๒๑)  
และเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการกำหนดค่าใช้จ่าย จึงกำหนดให้มีกระบวนการพิจารณาการ  
กำหนดค่าใช้จ่าย โดยให้มีคณะกรรมการพิจารณากำหนดค่าใช้จ่าย (ร่างมาตรา ๒๓) และใน  
กรณีที่มีการยึดอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานไว้เพื่อดำเนินคดี ให้กองทัพอากาศ  
มีอำนาจยึดอากาศยานและสิ่งของดังกล่าวไว้ต่อไปได้แม้ว่าคดีจะสิ้นสุดลงจนกว่าจะมีการชำระ  
ค่าใช้จ่ายครบถ้วน และหากเจ้าของอากาศยานหรือผู้ควบคุมอากาศยานไม่ชำระค่าใช้จ่ายภายใน



เวลาที่กำหนด ให้กองทัพอากาศยานอากาศยานและสิ่งของที่อยู่ในอากาศยานออกชายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นได้ (ร่างมาตรา ๒๔) แต่มีให้ใช้บังคับกับอากาศยานของส่วนราชการ และในกรณีที่เป็นอากาศยานของรัฐต่างประเทศก็ให้เป็นไปตามหลักประติบัติต่างตอบแทนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๕)

## ๒.๒ ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

(๑) กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินเนื่องจากแผนการบินเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับอากาศยานที่จะทำการบิน โดยอากาศยานทุกลำไม่ว่าจะเป็นของพลเรือนหรือของราชการก็ตามจะต้องมีแผนการบินเพื่อใช้ในการแสดงตนและตรวจสอบการเข้ามาในราชอาณาจักร ดังนั้น จึงกำหนดเป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดให้มีแผนการบินและแผนปฏิบัติการบินสำหรับอากาศยานที่ใช้บินนั้น (ร่างมาตรา ๕ (เพิ่มมาตรา ๑๖/๔))

(๒) กำหนดรูปแบบของแผนการบิน อากาศยานทุกลำที่จะทำการบินในราชอาณาจักรต้องทำแผนการบินตามแบบ หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนด และแจ้งต่อหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ เพื่อความปลอดภัยแก่การเดินอากาศ และเพื่อให้สอดคล้องกับขั้นตอนในการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมายของเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารตามร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย ฯ (ร่างมาตรา ๖ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๑)) ทั้งนี้ ให้นำหลักเกณฑ์การจัดทำแผนการบิน และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศมาใช้บังคับกับการเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ ราชการศุลกากร และหน่วยงานราชการอื่นด้วย (ร่างมาตรา ๔ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)) เพื่อให้สอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติในปัจจุบันและเพื่อให้การควบคุมอากาศยานมีประสิทธิภาพ และกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ควบคุมอากาศยานที่นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบินหรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ออกตามมาตรา ๑๙ (ร่างมาตรา ๘ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๓)) รวมทั้งการกำหนดโทษกรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่จัดให้มีบัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารหรือบัญชีแสดงรายการสินค้า หรือจัดให้มีแต่มีรายการไม่ครบถ้วนหรือมีรายการไม่ตรงตามความเป็นจริง ไม่เก็บรักษาบัญชีหรือบันทึกรายการในบัญชีตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และไม่จัดให้มีแผนการบินหรือแผนปฏิบัติการบิน (ร่างมาตรา ๗ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗๑))

(๓) การปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ เนื่องจากกฎจราจรทางอากาศเป็นการกำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ อากาศยานทุกลำที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าจะ เป็นอากาศยานของพลเรือนหรือของทางราชการหรือไม่ก็ตาม ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน และในกรณีอากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และอากาศยานราชการที่บินหรือเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่ประเทศนั้นกำหนดไว้

(๑๘๙)

หากไม่อยู่ในอาณาเขตของประเทศใด ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดไว้ในข้อบังคับ  
ของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ร่างมาตรา ๖ (เพิ่มมาตรา ๑๘/๒ และมาตรา ๑๘/๓))

---

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

## อำนาจนิติบัญญัติ



" ร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญและร่างพระราชบัญญัติ  
จะตราขึ้นเป็นกฎหมาย ได้ก็แต่โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา  
และเมื่อพระมหากษัตริย์ได้ทรงลงพระปรมาภิไธย  
หรือถือเสมือนว่า ได้ทรงลงพระปรมาภิไธยตามรัฐธรรมนูญนี้แล้ว  
ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อใช้บังคับเป็นกฎหมายต่อไป "

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๙๐)