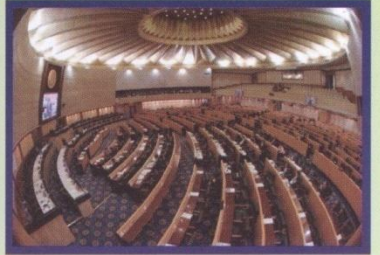
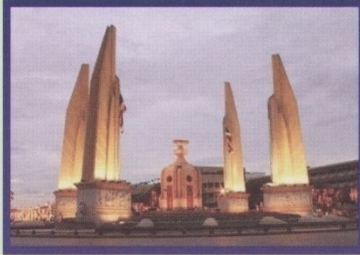




# สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



## เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

เล่ม ๒

บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๘๓/๒๕๖๑

วันอังคารที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๑

อ.พ. ๘๑/๒๕๖๑

จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

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

# สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ ๒ ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ กับ

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

ที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ..... ๑๒๗

ส่วนที่ ๓ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

- การดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ..... - ๑ -

- หลักเกณฑ์ในการตรวจสอบความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ..... - ๖ -

- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ..... - ๒๐ -

- บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ..... - ๓๔ -

- ข่าวกที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ..... - ๓๕ -

- อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ..... - ๓๘ -

## ส่วนที่ ๒

ตารางเปรียบเทียบ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

กับ

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

ที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ)





พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การกำกับการบินพลเรือนและการจัดระเบียบการประกอบกิจการเกี่ยวกับการบินอากาศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานของสากลยิ่งขึ้น อันจะเป็นประโยชน์แก่ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยของประเทศ และประโยชน์สาธารณะอื่น ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว</p> <p>.....</p> <p>มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า</p> <p>“พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....”</p>	
	<p>มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p>	
	<p>มาตรา ๓ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “ภาคผนวก” และคำว่า “การบินพลเรือน” ระหว่างบทนิยามคำว่า “อนุสัญญา” กับคำว่า “อากาศยาน” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... “ภาคผนวก” หมายความว่า ภาคผนวกและ บทบัญญัติแก้ไขภาคผนวกของอนุสัญญา เพื่อกำหนด มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติที่ใช้บังคับกับการบินพลเรือนที่ มีผลใช้บังคับกับประเทศไทย	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม กำหนดความหมายของภาคผนวก
	“การบินพลเรือน” หมายความว่า การเดินอากาศ การปฏิบัติการบินของอากาศยานพลเรือน เพื่อวัตถุประสงค์ของการขนส่งทางอากาศเพื่อการ พาณิชย์ การทำงานทางอากาศ หรือการบินทั่วไป และ หมายความรวมถึงกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรง หรือเป็นส่วนประกอบกับกิจกรรมดังกล่าว”	กำหนดขอบเขตและความหมายของการบิน พลเรือนให้ชัดเจนยิ่งขึ้น
“อากาศยานราชการ” หมายความว่า อากาศ ยานที่ใช้ในราชการของส่วนราชการ ตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา ๕	มาตรา ๔ ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “อากาศ ยานราชการ” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการ เดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๕๓ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน ““อากาศยานราชการ” หมายความว่า อากาศ ยานที่ใช้ในราชการตามที่กำหนดในมาตรา ๕”	กำหนดขอบเขตและความหมายของอากาศยาน ราชการให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น โดยไม่จำกัดเฉพาะราชการ ของส่วนราชการเท่านั้น
	มาตรา ๕ ให้เพิ่มบทนิยามดังต่อไปนี้ ระหว่าง บทนิยามคำว่า “ผู้ดำเนินการหน่วยซ่อม” กับคำว่า “สนามบิน” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการ	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>เดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>“บริการการเดินอากาศ” หมายความว่า บริการจราจรทางอากาศ บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วย การเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน บริการ อุตุนิยมวิทยาการบิน บริการข่าวสารการบิน และบริการ ออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และบริการบินทดสอบ ซึ่งจัดให้มีขึ้นสำหรับการจราจร ทางอากาศในทุกช่วงของการปฏิบัติการบิน</p>	<p>กำหนดความหมายและขอบเขตของกิจกรรมที่ ถือว่าเป็นการบริการการเดินอากาศ</p>
	<p>“การจัดการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า การจัดการจราจรทางอากาศและห้วงอากาศอย่างพลวัตร และบูรณาการ ซึ่งได้แก่ บริการจราจรทางอากาศ การจัดการห้วงอากาศ และการจัดการความเคลื่อนไหวของ การจราจรทางอากาศ</p>	<p>กำหนดความหมายและขอบเขตของกิจกรรม อันเกี่ยวกับการจัดการจราจรทางอากาศ</p>
	<p>“บริการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า บริการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ การไหลเวียนอย่างรวดเร็วและเป็นระเบียบของ การจราจรทางอากาศ ได้แก่ บริการข้อมูลสำหรับ เที่ยวบิน บริการแจ้งเตือน บริการแนะนำจราจรทาง อากาศ และบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ ในพื้นที่ ควบคุม เขตประชิดสนามบิน และบริเวณสนามบิน</p>	<p>กำหนดความหมายและประเภทของการบริการ จราจรทางอากาศ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>“บริการข่าวสารการบิน” หมายความว่า บริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ข้อมูลและข่าวสารการบินซึ่งจำเป็นต่อความปลอดภัย ความเป็นระเบียบ และความมีประสิทธิภาพของการเดินอากาศ ภายในพื้นที่ความรับผิดชอบที่กำหนด</p>	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>“บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน” หมายความว่า บริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อออกแบบ จัดเก็บข้อมูลและเอกสาร ตรวจสอบความถูกต้อง บำรุงรักษา และทบทวนวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน เพื่อให้การเดินอากาศมีความปลอดภัย ถูกต้อง และมีประสิทธิภาพ</p>	กำหนดความหมายและขอบเขตของบริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
	<p>“บริการบินทดสอบ” หมายความว่า การปฏิบัติการบินเพื่อวิเคราะห์และประเมินผลสมรรถนะการทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และการบินตรวจสอบเพื่อประเมินวิธีปฏิบัติการบินรวมถึงห้วงอากาศ</p>	กำหนดความหมายของบริการการบินทดสอบ
	<p>“การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์” หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสาร สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อจำหน่ายทางการค้า</p>	กำหนดความหมายและขอบเขตของการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... “ผู้ตรวจสอบด้านการบิน” หมายความว่า บุคคลที่ผู้อำนวยการแต่งตั้งให้ทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบิน และผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม กำหนดความหมายและประเภทของผู้ตรวจสอบด้านการบิน
	“สมาชิกลูกเรือ” หมายความว่า ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ดำเนินการเดินอากาศให้ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ บนอากาศยาน	กำหนดลักษณะของการเป็นสมาชิกลูกเรือ
	“วัตถุอันตราย” หมายความว่า วัตถุหรือสารที่สามารถก่อให้เกิดความเสียหายต่อสุขภาพ ความปลอดภัยทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม ในขณะที่ขนส่งทางอากาศที่ผู้อำนวยการกำหนดเป็นวัตถุอันตรายตามมาตรา ๑๕/๒๙	กำหนดความหมายของวัตถุอันตรายและขอบเขตในการใช้ตามพระราชบัญญัตินี้
	“การทำงานทางอากาศ” หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยานเพื่อการบริหารอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการเฉพาะ เช่น การเกษตร การก่อสร้าง การถ่ายภาพ การสำรวจ การสังเกตการณ์ การลาดตระเวน การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย การโฆษณาโดยใช้อากาศยาน หรือการลากเครื่องร่อนหรือลากปีกโฆษณา	กำหนดขอบเขตและลักษณะของการทำงานทางอากาศ
	“การบินทั่วไป” หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยานนอกเหนือจากการขนส่งทางอากาศเพื่อ	กำหนดลักษณะของการบินทั่วไป

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... การพาณิชย์และการทำงานทางอากาศ</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
	<p>“สถานที่ทำการ” หมายความว่ารวมถึงสนามบิน โรงเก็บอากาศยาน สถานที่บำรุงรักษาอากาศยานที่ได้รับ การรับรอง โรงงาน ลานจอด ที่เก็บน้ำมันเชื้อเพลิง สำนักงานของผู้ประกอบการ พื้นที่ขนถ่ายสินค้า สถานที่ ทำการจัดเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม สถานที่เก็บพัสดุ อากาศยาน ยานพาหนะ และสถาบันฝึกอบรมด้าน การบิน</p>	<p>กำหนดขอบเขตและลักษณะของสถานที่ทำการ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนซึ่งต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่ง พระราชบัญญัตินี้</p>
	<p>“สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ” หมายความว่า เครื่องมือหรือสิ่งอำนวยความสะดวกใน เดินอากาศ เครื่องมือหรือสิ่งอำนวยความสะดวกใน สนามบินอย่างอื่น ที่ใช้หรือสามารถจะใช้หรือถูกออกแบบมา เพื่อใช้สำหรับช่วยในการเดินอากาศของอากาศยาน รวมถึง สนามบิน พื้นที่ลงจอด ไฟ หรือเครื่องมืออุปกรณ์ สำหรับการบิน การขนส่งสภาพอากาศ การส่งสัญญาณ การค้นหาทิศทางวิทยุ หรือวิทยุ หรือการสื่อสารโดย แม่เหล็กไฟฟ้าอื่น ๆ และโครงสร้างหรือกลไกอื่น ๆ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อนำทางหรือควบคุมเที่ยวบินในอากาศ หรือการขึ้นลงของอากาศยาน</p>	<p>กำหนดความหมายและลักษณะของสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเพื่อให้ชัดเจนยิ่งขึ้น</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>“ห้องอากาศที่ใช้ในการเดินอากาศ”</p> <p>หมายความว่า ห้องอากาศเหนือระดับความสูงขั้นต่ำที่กำหนดไว้เพื่อการทำการบิน และห้องอากาศที่จำเป็นต่อความปลอดภัยในการบินขึ้นและลงจอดของอากาศยาน”</p>	กำหนดความหมายและลักษณะของห้องอากาศที่ใช้ในการเดินอากาศให้ชัดเจนยิ่งขึ้น
<p>“การรักษาความปลอดภัย” หมายความว่า</p> <p>การป้องกันการทำอันมิชอบด้วยกฎหมายที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อกิจการการบิน</p>	<p>มาตรา ๖ ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “การรักษาความปลอดภัย” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“การรักษาความปลอดภัย” หมายความว่า การป้องกันการทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อการบินพลเรือน”</p>	แก้ไขเพิ่มเติมความหมายของ “การรักษาความปลอดภัย” ให้ชัดเจนและเหมาะสมยิ่งขึ้น
	<p>มาตรา ๗ ให้เพิ่มบทนิยามดังต่อไปนี้ ระหว่างบทนิยามคำว่า “การรักษาความปลอดภัย” กับคำว่า “สถานจอดอากาศยาน” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>“ระบบการจัดการความปลอดภัย”</p> <p>หมายความว่า วิธีการจัดการด้านความปลอดภัยและด้านความปลอดภัยภาคพื้นเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงการกำหนดนโยบาย การวางแผน การจัดโครงสร้างองค์กร ระบบความรับผิดชอบ และวิธีการจำเป็นเพื่อความปลอดภัย</p>	กำหนดความหมายและขอบเขตของระบบการจัดการความปลอดภัย เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มหมวด ๕/๑ การรักษาความปลอดภัย ซึ่งเป็นกรแก้ไขกฎหมายข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>“การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย” หมายความว่า การกระทำหรือพยายามกระทำการที่เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งรวมถึงการกระทำ ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(๑) การยัดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</li> <li>(๒) การทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ</li> <li>(๓) การจับบุคคลเป็นตัวประกันในอากาศยานหรือในสนามบิน</li> <li>(๔) การบุกรุกโดยใช้กำลังเข้าไปในอากาศยานหรือที่สนามบินหรือที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ</li> <li>(๕) การนำอาวุธ หรือกลุ่ลอุปกรณ์ วัตถุหรือสิ่งของที่อาจเป็นอันตรายขึ้นไปในอากาศยานหรือเข้าไปที่สนามบินหรือที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ</li> <li>(๖) การใช้อากาศยานในระหว่างบริการอันเป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย การบาดเจ็บสาหัส หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อมอย่างร้ายแรง</li> <li>(๗) การแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จซึ่งเป็นอันตรายต่อความปลอดภัย เช่น ความปลอดภัยของอากาศยานระหว่างการบินหรือขณะอยู่บนพื้นดิน หรือความปลอดภัยของผู้โดยสาร สมาชิกพลเรือน เจ้าหน้าที่ภาคพื้นหรือสาธารณชน ที่สนามบินหรือที่ตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ</li> </ol>	<p>กำหนดความหมายและลักษณะของการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งปรากฏอยู่ในหมวด ๕/๑ การรักษาความปลอดภัย ซึ่งเป็นกรณีปัญหาตามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	“การตรวจค้น” หมายความว่า การใช้วิธีการทางเทคนิคหรือวิธีการอื่นใดสำหรับตรวจจับอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุใด ๆ ซึ่งอาจใช้ในการกระทำความผิดเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายใด ๆ	กำหนดความหมายและลักษณะของวิธีการที่เป็นการตรวจค้น
	“คำสั่งการรักษาความปลอดภัย” หมายความว่า คำสั่งที่ออกตามมาตรา ๕๐/๒๒”	กำหนดความหมายของคำสั่งการรักษาความปลอดภัย
“ผู้ดำเนินการเดินอากาศ” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ	มาตรา ๘ ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “ผู้ดำเนินการเดินอากาศ” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน ““ผู้ดำเนินการเดินอากาศ” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ทั้งภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ ไม่ว่าด้วยตนเองหรือบุคคลอื่นหรือโดยการเช่าอากาศยานหรือการดำเนินการรูปแบบอื่นใด”	กำหนดความหมายของ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น และสอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ดำเนินการเดินอากาศตามที่ปรากฏในหมวด ๔/๑ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
	มาตรา ๙ ให้เพิ่มบทนิยามดังต่อไปนี้ ระหว่างบทนิยามคำว่า “ผู้ดำเนินการเดินอากาศ” กับคำว่า “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ““ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ” หมายความว่า ผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายของต่างประเทศที่ให้บริการมายังหรือออกจากประเทศไทย ไม่ว่าจะด้วยตนเองหรือบุคคลอื่นหรือโดย	กำหนดความหมายของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... การเข้าอากาศยานหรือการดำเนินการรูปแบบอื่นใด	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
มาตรา ๗ ให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะหนึ่ง ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวง คมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้บัญชาการทหารอากาศ และกรรมการอื่นอีกเจ็ดคนซึ่ง คณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ และให้ผู้ช่วย ราชการและเลขานุการ	“ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ” หมายความว่า ใบรับรองที่ออกให้แก่ผู้ดำเนินการ เดินอากาศเพื่อรับรองว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศนั้น มีความสามารถดำเนินการเดินอากาศได้อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพไม่ว่าจะออกให้ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน ของประเทศอื่น”	กำหนดความหมายและขอบเขตของใบรับรอง ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้สอดคล้องกับเพิ่มหมวด ๔/๑ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
มาตรา ๗ ให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะหนึ่ง ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวง คมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้บัญชาการทหารอากาศ และกรรมการอื่นอีกเจ็ดคนซึ่ง คณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ และให้ผู้ช่วย ราชการและเลขานุการ	มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗ แห่ง พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไข เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน “มาตรา ๗ ให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือน คณะหนึ่ง ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวง คมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นผู้บัญชาการทหารอากาศ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และ กรรมการอื่นอีกจำนวนเจ็ดคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ และให้ผู้ช่วยราชการ เป็นกรรมการและ เลขานุการ”	แก้ไขเพิ่มเติมองค์ประกอบของคณะกรรมการ การบินพลเรือนให้เหมาะสมยิ่งขึ้น



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๘ รองประธานกรรมการและกรรมการอยู่ในตำแหน่งสี่ปี รองประธานกรรมการหรือกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระ จะแต่งตั้งให้เป็นรองประธานกรรมการหรือกรรมการอีกก็ได้</p>	<p>มาตรา ๑๑ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๘ และมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๘ กรรมการอื่นอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี กรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระจะแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอีกก็ได้</p>	<p>แก้ไขถ้อยคำให้สอดคล้องกับการแก้ไของค์ประกอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน</p>
<p>มาตรา ๙ รองประธานกรรมการและกรรมการยอมพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระ เมื่อ</p> <p>(๑) ตาย</p> <p>(๒) ลาออก</p> <p>(๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก</p> <p>ถ้ามีการพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระ ให้มีการแต่งตั้งกรรมการหรือกรรมการเข้าแทน ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งเข้าแทนนี้ย่อมอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาของผู้ซึ่งตนแทน</p>	<p>มาตรา ๙ กรรมการอื่นยอมพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระ เมื่อ</p> <p>(๑) ตาย</p> <p>(๒) ลาออก</p> <p>(๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก</p> <p>ถ้ามีการพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระ ให้มีการแต่งตั้งกรรมการเข้าแทน ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งเข้าแทนนี้ย่อมอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาของผู้ซึ่งตนแทน”</p>	<p>แก้ไขถ้อยคำให้สอดคล้องกับการแก้ไของค์ประกอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน</p>
	<p>มาตรา ๑๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๔๘ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๓๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๑๕ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้ทันต่อสถานการณ์ ถูกต้อง และครบถ้วนตามกฎหมายและตามอนุสัญญา และให้มีอำนาจตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ในเรื่องต่อไปนี้</p> <p>(๑) กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนปฏิบัติการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพลเรือน</p> <p>(๒) รับปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี</p> <p>(๓) ให้ความเห็นชอบข้อบังคับที่ออกโดยผู้อำนวยการ</p> <p>(๔) ให้ความเห็นชอบอัตราค่าธรรมเนียมกับการบินพลเรือน</p> <p>(๕) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๒๐</p> <p>(๖) พิจารณากำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดในสนามบินอนุญาต ซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๖ ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(๗) พิจารณากำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและ</p>	<p>มาตรา ๑๕ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการปฏิบัติงานของ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้ทันต่อสถานการณ์ ถูกต้อง และครบถ้วนตามกฎหมายและตามอนุสัญญา และให้มีอำนาจและหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้ในเรื่องต่อไปนี้</p> <p>(๑) กำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ และพิจารณาอนุมัติแผนปฏิบัติการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือนแห่งชาติ แผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด</p> <p>(๒) รับปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี</p> <p>(๓) กำหนดนโยบายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการในภาคอุตสาหกรรมการบิน</p> <p>(๔) กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการใช้ท่าอากาศยานที่ใช้ในการเดินอากาศของประเทศไทย</p> <p>(๕) พิจารณาให้ความเห็นชอบในการออกหรือต่อใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน</p> <p>(๖) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอและการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือนให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับภารกิจใหม่ในการแก้ไขปัญหาค่ามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>อนุมัติอัตราค่าบริการ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๗ (๘) ปฏิบัติการอื่นตามพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>(๗) ให้ความเห็นชอบข้อบังคับที่ออกโดยผู้อำนวยความสะดวก</p> <p>(๘) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการคำนวณค่าบริการการเดินอากาศ</p> <p>(๙) ให้ความเห็นชอบอัตราค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัตินี้ และอัตราค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>(๑๐) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา ๔๑/๑๓๐</p> <p>(๑๑) พิจารณากำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดในสนามบินอนุญาต ซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๖ (๑) (๒) และ (๓) โดยต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>(๑๒) พิจารณาเห็นชอบในการกำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและอนุมัติอัตราค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา ๕๗</p> <p>(๑๓) ออกข้อบังคับเพื่อยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาตหรือใบรับรองที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ และค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าภาระ หรือค่าบริการตามพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
--	--	----------------------------------

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>(๑๔) ออกข้อบังคับเพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศเพื่อเป็นการสนับสนุนทางการเงินสำหรับค่าใช้จ่ายในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</p> <p>(๑๕) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเพื่อเป็นกลไกยุติข้อขัดแย้งระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน</p> <p>(๑๖) ปฏิบัติการอื่นตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศตาม (๑) ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว ให้แจ้งให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อถือปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศดังกล่าว”</p>	
	<p>มาตรา ๑๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๑/๑ การกำกับดูแลการบินพลเรือน มาตรา ๑๕/๗ มาตรา ๑๕/๘ มาตรา ๑๕/๙ มาตรา ๑๕/๑๐ มาตรา ๑๕/๑๑ มาตรา ๑๕/๑๒ มาตรา ๑๕/๑๓ มาตรา ๑๕/๑๔ มาตรา ๑๕/๑๕ และมาตรา ๑๕/๑๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... “หมวด ๑/๑ การกำกับดูแลการบินพลเรือน	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม เพิ่มหมวด ๑/๑ การกำกับดูแลการบินพลเรือน เพื่อให้เป็นไปตามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO
	<p>มาตรา ๑๕/๗ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน และการป้องกันกิจกรรมการบินพลเรือนจากผลกระทบอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</p> <p>(๒) ลักษณะและมาตรฐานทางวิศวกรรมและเทคนิคของอากาศยาน ผลิตภัณฑ์ สวมบิน บริการการเดินอากาศ ในกาปฏิบัติการบินพลเรือน รวมทั้งการบำรุงรักษา</p> <p>(๓) ระบบการจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน การจดทะเบียนสิทธิและผลประโยชน์ในอากาศยาน และเอกสารสำคัญประจำอากาศยาน</p> <p>(๔) มาตรฐานอากาศยาน การรับรองแบบ การรับรองการผลิต และการรับรองความสมควรเดินอากาศ</p> <p>(๕) คุณสมบัติและมาตรฐานทางเทคนิคในการควบคุมอากาศยาน และการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานและผู้ประจำหน้าที่</p> <p>(๖) การออกใบอนุญาต ใบรับรอง หรือหนังสือ</p>	<p>กำหนดอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ครอบคลุมกับภารกิจในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศ และให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของสำนักงานฯ ตามที่ปรากฏในพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>รับรอง ตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๗) เส้นทางการบิน เขตควบคุมการบิน บริเวณที่ใช้เป็นที่จอดหรือหยุดอากาศยานหรือยานพาหนะอย่างอื่น และการจัดการพื้นที่โดยรอบสนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกในทางอากาศ</p> <p>(๘) การดูแลการขนส่งคนโดยสารและของที่ขนส่งทางอากาศ รวมทั้งค่าธรรมเนียมหรือภาระทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการด้านการบินพลเรือน</p> <p>(๙) การกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน ซึ่งรวมถึงการบริหารจัดการและภาระทางด้านการเงินเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับหนังสือสัญญา อนุสัญญา ความตกลง และภาคผนวกที่ประเทศไทยร่วมเป็นภาคี</p> <p>(๑๐) การดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน และอุบัติเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่มีผลต่อการรักษาความปลอดภัยการบิน</p> <p>(๑๑) การประกอบกิจการการบินพลเรือน มาตรฐานและคุณภาพการให้บริการ การคุ้มครองผู้ใช้บริการและอัตราค่าบริการ การป้องกันการแข่งขัน และการมาตรการการยุติข้อขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ</p>	



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (๑๒) กรณีอื่นตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนประกาศกำหนด	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๑๕/๘ ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๕/๗ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และรับผิดชอบการบริหารจัดการในเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(๑) ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินพลเรือนในประเทศให้เกิดความมั่นคงและยั่งยืน</p> <p>(๒) ประสานงานและให้การสนับสนุนเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย</p> <p>(๓) วางแผน ประสานงาน และจัดทำแผนแม่บททางอากาศ เพื่อการใช้ประโยชน์ทางอากาศของประเทศไทยที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ</p> <p>(๔) จัดทำ ติดตาม ประสานงาน และขับเคลื่อนให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ รวมทั้งแผนแม่บทหรือแผนหลักระดับประเทศ</p> <p>ด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๕) ให้คำแนะนำและช่วยเหลือรัฐบาลในการเจรจากับประเทศอื่น ๆ เพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการการเดินอากาศซึ่งมีจุดเริ่มต้น จุดแวะพัก และ</p>	<p>กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการบริหารจัดการในเรื่องต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจของสำนักงานที่เพิ่มเติมในการแก้ไขปัญหาคือข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>จุดสิ้นสุด ณ สนามบินของประเทศไทยหรือบินผ่านประเทศไทย</p> <p>(๖) เป็นที่ปรึกษาให้แก่รัฐบาลและช่วยเหลือในการติดต่อประสานงานในเรื่องที่เกี่ยวกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องที่รัฐภาคีอื่นได้ร้องขอให้ประเทศไทยดำเนินการตรวจสอบติดตามด้านความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัย</p>	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๑๕/๙ ในการดำเนินการตามมาตรา ๑๕/๗ และมาตรา ๑๕/๘ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามหรือค้ำประกันหนังสือสัญญา อนุสัญญา ความตกลง พิธีสาร หรือพันธกรณีระหว่างประเทศ รวมถึงภาคผนวกที่เกี่ยวข้องแล้วแต่กรณี และให้รวมถึงการดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(๑) จัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามพันธกรณีใด ๆ ที่กำหนดในความตกลง สนธิสัญญา หรือข้อตกลงใด ๆ ที่เกี่ยวข้องทางด้านความปลอดภัย ด้านการรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และการประกอบกิจการการบินพลเรือน</p> <p>(๒) จัดทำและแก้ไขมาตรการเพื่ออุบัติเหตุการ และติดตามให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญาและภาคผนวกใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับการทำกับดักและการบินพลเรือน</p>	<p>กำหนดให้การดำเนินการของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องเป็นไปตามหรือค้ำประกันความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานและการกำกับดูแลเกี่ยวกับการบินพลเรือนเป็นไปตามมาตรฐานสากล อันจะเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวของ ICAO</p>

พระราชบัญญัติการบินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการบินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (๓) ประสานงานร่วมกับหน่วยงานของรัฐเพื่อให้การกำกับดูแลการบินพลเรือนเกิดผลสัมฤทธิ์	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๑๕/๑๐ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจกำหนดมาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๕/๗ และการดำเนินงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามมาตรา ๑๕/๘ แล้วแต่กรณี ตลอดจนมีอำนาจในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบหรือคำสั่งแล้วแต่กรณี ในเรื่องดังต่อไปนี้ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้และตามอนุสัญญาด้วย</p> <p>(๑) มาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และการประกอบกิจการการบินพลเรือน</p> <p>(๒) มาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับผู้ประจำหน้าที่อากาศยาน ผลิตรักษณ์ซ์ ความสมควรเดินอากาศ การบำรุงรักษา การฝึกอบรมด้านการบิน สนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ บริการการบินอากาศ</p> <p>(๓) มาตรฐานการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับ การคุ้มครองผู้โดยสาร สมาชิกถูกรือ เจ้าหน้าที่สนามบิน และบุคคลอื่น อากาศยาน สนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ บริการการบินอากาศ ตลอดจนการป้องกันการกระทำให้เกิดอันตรายต่อ</p>	<p>ให้อำนาจผู้อำนวยการในการกำหนดมาตรการหรือดำเนินการที่จำเป็น รวมทั้งออกกฎหมายลำดับรองในเรื่องต่าง ๆ เพื่อรองรับการแก้ไขปัญหาคตามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>อากาศยานหรือให้อากาศยานเกิดความเสียหาย และการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่กระทำต่อ</p> <p>การบินพลเรือน</p> <p>(๔) การเข้าออกและการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน</p> <p>(๕) การทดสอบ ตรวจสอบ หรือการตรวจตราอากาศยาน เครื่องยนต์และอุปกรณ์ที่ใช้หรือมิใช่เพื่อประกอบกิจการการบินพลเรือน สนามบิน หรือสถานที่ที่ใช้หรือมิใช่เพื่อประกอบกิจการการบินพลเรือน</p> <p>(๖) ข้อปฏิบัติหรือข้อห้ามของผู้ประจำหน้าที่ผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน และอากาศยาน</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการต้องจัดให้มีการรับฟังความเห็นหรือชี้แจงทำความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องที่กำหนดจากบุคคลที่เกี่ยวข้องหรืออาจได้รับผลกระทบ และคำนึงถึงหลักเกณฑ์และมาตรฐานในเรื่องนั้น ๆ ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรือมาตรฐานระหว่างประเทศอื่นด้วย</p> <p>ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินและจำเป็นเพื่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนอย่างทันทั่วทั้ง ผู้อำนวยการอาจดำเนินการกำหนดมาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการบินพลเรือน หรือการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบหรือคำสั่งในเรื่องใดตามวรรคหนึ่ง</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>แล้วแต่กรณี เพื่อดำเนินการกับเหตุฉุกเฉินนั้น โดยไม่ต้องดำเนินการรับฟังความคิดเห็นตามวรรคสองก่อน แต่ต้องแจ้งหรือเผยแพร่ให้หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องทราบเป็นการทั่วไปโดยเร็ว ในการดำเนินการเช่นว่านี้ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งระงับหรือเปลี่ยนแปลงการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการเดินพลเรือนไว้เป็นการชั่วคราวได้ จนกว่าจะได้มีการกำหนดมาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อไป การกำหนด ระเบียบหรือคำสั่งในเรื่องข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบหรือคำสั่งในเรื่องนั้นแล้ว</p> <p>ให้ผู้อำนวยการจัดให้มีการประกาศเผยแพร่มาตรการหรือการดำเนินการกำกับดูแลที่กำหนดขึ้นตามวรรคหนึ่ง เพื่อให้ทราบเป็นการทั่วไป ทั้งนี้ ตามรูปแบบและลักษณะที่เหมาะสมที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>ให้ผู้ใช้ซึ่งเกี่ยวข้องกับมาตรการหรือการดำเนินการกำกับดูแลการเดินพลเรือนที่ผู้อำนวยการกำหนดตามวรรคหนึ่ง ปฏิบัติตามมาตรการหรือการดำเนินการกำกับดูแลการเดินพลเรือนนั้นโดยเคร่งครัด</p>	
	<p>มาตรา ๑๕/๑๑ ในการกำหนดมาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการเดินพลเรือนหรือการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบหรือคำสั่งในเรื่องใดตามมาตรา ๑๕/๑๐ หากในเรื่องนั้น</p>	กำหนดให้ผู้อำนวยการนำเอามาตรฐานหลักเกณฑ์ที่องค์การการบินพลเรือนหรือรัฐภาคีหรือหน่วยงานด้านการกำกับดูแลกำหนดไว้ มาใช้บังคับกับการบินพลเรือนในประเทศได้ ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตาม

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา หรือหน่วยงานของรัฐด้านกำกับดูแลการบินหรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้มีการกำหนดมาตรฐานระเบียบ ข้อกำหนด ข้อปฏิบัติ หรือเอกสารอื่นใดไว้แล้ว ผู้อำนวยการอาจนำมาตราฐาน หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่กำหนดไว้ดังกล่าว มากำหนดในเรื่องที่ต้องดำเนินการตามมาตรา ๑๕/๑๐ เพื่อใช้บังคับกับการบินพลเรือนในประเทศได้</p> <p>หลักเกณฑ์ วิธีการ และกระบวนการในการพิจารณานำมาตราฐาน ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อปฏิบัติ หรือเอกสารอื่นใดมากำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	<p>ข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO</p>
	<p>มาตรา ๑๕/๑๒ ในกรณีที่ผู้อำนวยการกำหนดมาตรการหรือการดำเนินการกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องกับผู้ประจำหน้าที่ อากาศยาน ผลิตรถยนต์ ความสมควรเดินอากาศ การบำรุงรักษา การฝึกอบรมด้านการบิน สนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ บริการการเดินอากาศ การรักษาความปลอดภัย และเรื่องอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน ให้ผู้อำนวยการจัดให้มีระบบการตรวจ ติดตาม และประเมินผลจากการปฏิบัติตามมาตรการหรือการดำเนินการกำกับดูแลเรื่องดังกล่าวด้วย</p>	<p>กำหนดให้ผู้อำนวยการจัดให้มีระบบตรวจติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการหรือกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๑๕/๑๓ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำและรักษาไว้ซึ่งระบบการบินที่ก และจัดเก็บข้อมูลและเอกสารหลักฐาน อย่างน้อยตาม รายการดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย</p> <p>(๒) เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์หรือสิทธิอื่นใดเหนือ อากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย</p> <p>(๓) ส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วน ของอากาศยาน และบริภัณฑ์</p> <p>ที่มีไว้สำหรับใช้กับอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย</p> <p>(๔) ใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสือ อนุญาต หนังสือรับรอง ใบแทน และ การอนุญาตหรือการอนุมัติอื่นใดที่ออกตาม พระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๕) ข้อมูลและเอกสารหลักฐานอื่น ๆ ที่ ผู้อำนวยการกำหนดให้จัดเก็บ</p> <p>ให้ผู้อำนวยความสะดวกทำระบบการบินที่กและ จัดเก็บข้อมูลตามวรรคหนึ่ง โดยเอกสารหลักฐานตาม (๒) ผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือสิทธิอื่นใดเหนืออากาศยานที่จด ทะเบียน รวมถึงส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน ชิ้นส่วนของอากาศยาน และบริภัณฑ์ จะต้องยื่นเอกสาร หลักฐานดังกล่าวต่อผู้อำนวยการเพื่อบันทึกไว้ในระบบ การบันทึกและจัดเก็บข้อมูล</p> <p>การบันทึกและจัดเก็บข้อมูล รวมทั้งการเก็บ</p>	<p>กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทยให้มีระบบการบินที่กและจัดเก็บข้อมูลที่ เกี่ยวข้องกับอากาศยาน เพื่อแก้ไขปัญหามาข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	รักษาข้อมูลและเอกสารหลักฐาน ให้เป็นไปตามที่ ผู้อำนวยการกำหนด	
	<p>มาตรา ๑๕/๑๕ เพื่อประโยชน์แห่งการบินพลเรือนของประเทศและเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะ หากผู้อำนวยการเห็นสมควรอาจยกเว้นมาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการบินพลเรือนหรือข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งในเรื่องใดตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งหมดหรือบางส่วน ให้แก่บุคคล อากาศยาน ผลิตภัณฑ์ สนามบิน หรือบริการเกี่ยวกับการบินใด ๆ เป็นรายกรณีได้ โดยการยกเว้นดังกล่าวต้องไม่กระทบต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ</p> <p>การดำเนินการเพื่อยกเว้นตามวรรคหนึ่ง จะต้อง มีเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ปรากฏต่อผู้อำนวยการ ก่อนที่จะมีการดำเนินการยกเว้นดังกล่าว</p> <p>(๑) ได้มีการปฏิบัติตามมาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการบินพลเรือน หรือข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งใน เรื่องนั้นครบถ้วนแล้ว และไม่มีควมจำเป็นต้องปฏิบัติใน เรื่องดังกล่าวอีกต่อไป</p> <p>(๒) การดำเนินการที่จะกระทำหรือกำลังกระทำ อยู่นั้นเป็นไปตามหรือมีประสิทธิภาพมากกว่าการปฏิบัติ ตามมาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการบินพลเรือน หรือข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ</p>	ให้อำนาจผู้อำนวยการในการพิจารณา ยกเว้น การดำเนินการบางอย่างที่ไม่กระทบต่อความปลอดภัยใน การเดินอากาศเป็นรายกรณี รวมถึงกำหนดเหตุที่จะ ยกเว้น เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ระเบียบ หรือคำสั่งในเรื่องนั้น</p> <p>(๓) มาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการบินพลเรือน หรือข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งใดโดยสภาพไม่เหมาะสมหรือไม่สามารถใช้กับกรณีอื่นอีก</p> <p>(๔) ข้อเท็จจริงในกรณีนี้ทำให้มาตรการหรือการดำเนินการที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลการบินพลเรือน หรือข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งในเรื่องนั้นไม่เหมาะสมหรือไม่มีควมจำเป็นที่ต้องปฏิบัติ และอาจเกิดความเสียหายต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยทางการบินพลเรือนของประเทศเพิ่มขึ้น หากไม่ได้รับการยกเว้น</p> <p>เมื่อผู้อำนวยการดำเนินการยกเว้นในเรื่องใดตามวรรคหนึ่ง ให้ประกาศให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบตามวิธีการที่ผู้อำนวยการกำหนด ซึ่งอย่างน้อยต้องประกาศลงในระบบเครือข่ายสารสนเทศของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	
	<p>มาตรา ๑๕/๑๕ ให้ผู้อำนวยการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบสำนักงานการบิน ซึ่งจะเป็นหรือมิได้เป็นพนักงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยต้องมีความรู้ความชำนาญ และประสบการณ์เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อกำกับดูแลสำนักงานการบินให้เป็นไปตามมาตรการและการดำเนินการกำกับดูแลการบินพลเรือนที่กำหนดขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>ให้อำนาจผู้อำนวยการในการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบสำนักงานการบิน เพื่อให้เป็นไปตามข้อบพร้อง (Findings) ของ ICAO</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>ความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ของผู้ซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้ตรวจสอบด้านการบินตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการกำหนดหรือผ่านหลักสูตรการอบรมตามที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>คุณสมบัติ การแต่งตั้ง การปฏิบัติหน้าที่ และการกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบด้านการบิน ให้เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p>	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๑๕/๑๖ ผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับแต่งตั้งตามมาตรา ๑๕/๑๕ มีอำนาจหน้าที่และรับผิดชอบในการดำเนินการทดสอบ ตรวจสอบ หรือตรวจตราอากาศยาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และอุปกรณ์อื่นที่ประกอบกิจการได้ใช้หรือมิได้ใช้เพื่อประกอบกิจการการบินพลเรือน หรือสถานที่ใช้หรือมิได้ใช้เพื่อประกอบกิจการการบินพลเรือน</p> <p>ในการทดสอบ ตรวจสอบ หรือตรวจตราตามวรรคหนึ่ง หากพบข้อบกพร่อง ให้ผู้ตรวจสอบดำเนินการแก้ไข แจ้งข้อบกพร่องและกำหนดระยะเวลาในการแก้ไข ข้อบกพร่องต่าง ๆ นั้น แก่ผู้ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการ และแจ้งให้ผู้อำนวยความสะดวกโดยเร็ว เมื่อผู้ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องแล้ว ให้แจ้งผู้ตรวจสอบดำเนินการเพื่อตรวจสอบหรือตรวจตราให้มั่นใจได้ว่าเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และการ</p>	กำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ของผู้ตรวจสอบด้านการบินเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับการบิน ซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยตามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ประกอบกิจการการบินพลเรือนตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้</p> <p>ในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบด้านการบินต้องมีและแสดงบัตรประจำตัวไว้ตลอดเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่ ทั้งนี้ แบบและการออกบัตรประจำตัวของผู้ตรวจสอบด้านการบินให้เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p> <p>ให้ผู้ตรวจสอบด้านการบินซึ่งปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา”</p>	
	<p>มาตรา ๑๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ มาตรา ๑๕/๑๗ มาตรา ๑๕/๑๘ มาตรา ๑๕/๑๙ มาตรา ๑๕/๒๐ มาตรา ๑๕/๒๑ มาตรา ๑๕/๒๒ มาตรา ๑๕/๒๓ มาตรา ๑๕/๒๔ มาตรา ๑๕/๒๕ มาตรา ๑๕/๒๖ และมาตรา ๑๕/๒๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>เพิ่มหมวด ๑/๒ กำหนดขอบเขตในการกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ โดยให้อำนาจผู้อำนวยการในการกำหนดมาตรฐานการบริการการเดินอากาศเพื่อแก้ไขปัญหาดำเนินการที่ร้อง (Findings) ของ ICAO</p>
	<p>“หมวด ๑/๒</p> <p>การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ</p> <p>มาตรา ๑๕/๑๗ ให้อำนาจการมีอำนาจออกข้อบังคับเกี่ยวกับมาตรฐานการบริการการเดินอากาศซึ่ง</p>	<p>กำหนดมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... อย่างน้อยต้องประกอบด้วยเรื่องดังต่อไปนี้ (๑) ขั้นตอนและการให้บริการการเดินอากาศ (๒) ระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (๓) การจัดการจราจรทางอากาศ (๔) อุศุณิยมวิหยาการบิน (๕) ข่าวสารการบิน (๖) การออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน (๗) การบินทดสอบ	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๑๕/๑๘ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดให้มี บริการการเดินอากาศ สำหรับบริเวณห้วงอากาศเหนือ พื้นดินและพื้นน้ำภายในภูมิภาคข้อมูลการบินใน ราชอาณาจักร เว้นแต่ได้รับรับรองในเรื่องนั้นจาก ผู้อำนวยการ</p> <p>พื้นที่ห้วงอากาศเหนือทะเลหลวงหรือห้วงอากาศ ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้อาณาเขตของประเทศใด หากมีความ จำเป็นต้องมีบริการจราจรทางอากาศ ให้รัฐมนตรีทำ ความตกลงกับรัฐภาคีในภูมิภาคเพื่อกำหนดผู้รับผิดชอบ ในการให้บริการจราจรทางอากาศเหนือห้วงอากาศ บริเวณนั้น</p>	กำหนดเงื่อนไขและมาตรการบังคับในการบริการ การเดินอากาศ เพื่อให้เป็นระบบมากยิ่งขึ้น และเป็นการ แก้ไขปัญหาคือข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO



<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>มาตรา ๑๕/๑๙ ผู้ที่จะขอรับใบรับรองบริการการเดินอากาศในเรื่องใด ให้ยื่นคำขอใบรับรองต่อผู้อำนวยการ พร้อมทั้งคู่มือการดำเนินงานและเอกสารหลักฐานอื่น</p> <p>การขอรับใบรับรองและการออกใบรับรองตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อกำหนด</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>กำหนดวิธีการยื่นคำขอ หลักเกณฑ์ และวิธีการออกใบรับรองบริการการเดินอากาศ</p>
	<p>มาตรา ๑๕/๒๐ ผู้ขอรับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ต้องเป็นนิติบุคคลตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด และต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(๑) จัดให้มีระเบียบและคู่มือเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงาน ระบบการจัดการความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน และปัจจัยมนุษย์ตามมาตรา ๑๕/๒๓</p> <p>(๓) จัดให้มีบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญเพียงพอในการดำเนินงานและมีแผนพัฒนาบุคลากรที่เหมาะสม</p> <p>(๔) หลักเกณฑ์อื่นตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p>	<p>กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบรับรองบริการการเดินอากาศ เพื่อกลั่นกรองผู้ที่เหมาะสม ซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาคือการขอรับรอง (Findings) ของ ICAO</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๑๕/๒๑ ผู้อำนวยการจะออกใบรับรองบริการการเดินอากาศให้แก่ผู้ขอได้เมื่อปรากฏว่าผู้ขอมิ          คุณสมบัติและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในมาตรา ๑๕/๒๐          ในการออกใบรับรองตามวรรคหนึ่ง</p> <p>ผู้อำนวยการอาจกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการ          ดำเนินงานได้ตามที่เห็นสมควร และเพื่อประโยชน์ในการ          บังคับการให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้</p>	กำหนดเงื่อนไขในการออกใบรับรองบริการ การเดินอากาศ
	<p>มาตรา ๑๕/๒๒ ใบรับรองบริการการ          เดินอากาศ ให้มีอายุตามผู้อำนวยการกำหนดโดยต้อง          ไม่เกินสิบปี</p>	กำหนดอายุใบรับรองบริการการเดินอากาศ
	<p>มาตรา ๑๕/๒๓ ผู้ได้รับใบรับรองบริการการ          เดินอากาศ มีหน้าที่ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ให้บริการให้เป็นไปตามข้อกำหนดและ          มาตรฐานตามมาตรา ๑๕/๑๗ และสอดคล้องกับ          มาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก</p> <p>(๒) ให้บริการแก่ผู้ใช้บริการอย่างทั่วถึง          ครอบคลุม เพียงพอ เสมอภาค และจัดเก็บค่าบริการตาม          มาตรา ๑๕/๒๗</p> <p>(๓) จัดให้มี ปรับปรุง และปฏิบัติตามระเบียบ          และคู่มือการดำเนินงานเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงาน          ระบบการจัดการความปลอดภัยและการรักษาความ         ปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายในและปัจจัยมนุษย์</p>	กำหนดหน้าที่ของผู้ได้รับใบรับรองบริการ การเดินอากาศ เพื่อเป็นไปตามมาตรฐานและต้องมีระบบ การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นการแก้ไข ปัญหาตามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>(๔) จัดทำรายงานต่อผู้อำนวยการหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามระเบียบที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>(๕) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p> <p>ระเบียบและคู่มือการดำเนินงานเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงาน ระบบการจัดการความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน และปัจจัยมนุษย์ ตาม (๓) ต้องเป็นไปตามมาตรฐานและมีข้อมูลครบถ้วนตามระเบียบที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
	<p>มาตรา ๑๕/๒๕ ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งพักใช้ใบรับรองบริการการเดินอากาศ ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดแบบท้ายใบรับรองที่ผู้อำนวยการกำหนดตามมาตรา ๑๕/๒๑ วรรคสอง หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๕/๒๓ และผู้อำนวยการได้สั่งให้แก้ไขปรับปรุงแล้ว ไม่อาจแก้ไขปรับปรุงการดำเนินงานให้เกิดความปลอดภัยได้ภายในระยะเวลาตามคำสั่งของผู้อำนวยการ</p> <p>(๒) ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ไม่ยินยอมให้ผู้อำนวยความสะดวก เจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจสอบด้านการบิน เข้าดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้อำนวยการ พนักงาน</p>	<p>กำหนดมาตรการลงโทษในกรณีที่ได้รับใบรับรองฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข เพื่อให้ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศดำเนินการอย่างถูกต้อง และเป็นไปตามมาตรฐาน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. .... เจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินตามมาตรา ๑๔/๒๖ ให้ผู้อำนวยความสะดวกกำหนดระยะเวลาพักใช้ ใบรับรองบริการการเดินอากาศได้ตามที่เห็นสมควร แต่ไม่เกินครั้งละหกเดือน	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๑๔/๒๕ ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่ง เพิกถอนใบรับรองบริการการเดินอากาศได้ เมื่อปรากฏว่า (๑) ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ กระทำการดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ โดยแสดงข้อเท็จจริงอันเป็นเท็จหรือไม่ครบถ้วนตาม ข้อกำหนดที่ออกตามมาตรา ๑๔/๑๙ โดยมีเจตนาเพื่อให้ ได้รับใบรับรองโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</p> <p>(ข) ขาดคุณสมบัติหรือลักษณะตามมาตรา ๑๔/๒๐ และไม่แก้ไขภายในกำหนดระยะเวลาตามคำสั่ง ผู้อำนวยการ</p> <p>(ค) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือ ข้อจำกัดแนบท้ายใบรับรองที่ผู้อำนวยการกำหนดตาม มาตรา ๑๔/๒๑ วรรคสอง หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม หน้าที่ตามมาตรา ๑๔/๒๓ ที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย แก่ผู้ใช้บริการซึ่งเป็นการที่ร้ายแรงหรือมีการสั่งพักใช้ ใบรับรองและผู้ได้รับใบรับรองไม่ดำเนินการแก้ไขให้แล้ว เสร็จภายในระยะเวลาที่ถูกพักใช้ใบรับรอง</p>	กำหนดมาตรการลงโทษในกรณีที่ได้รับ ใบรับรองฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข เพื่อให้ผู้ได้รับ ใบรับรองบริการการเดินอากาศดำเนินการอย่างถูกต้อง และเป็นไปตามมาตรฐาน

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>(๒) มีการสั่งพักใช้ใบรับรองบริการการเดินอากาศตั้งแต่สองครั้งขึ้นไปภายในช่วงเวลาสองปี</p> <p>เมื่อผู้อำนวยการสั่งเพิกถอนใบรับรองบริการการเดินอากาศ ให้ผู้ได้รับใบรับรองต่อผู้อำนวยการภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่งเพิกถอนใบรับรอง</p>	
	<p>มาตรา ๑๕/๒๖ เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบติดตามมาตรฐานที่ได้ออกใบรับรองบริการการเดินอากาศ ให้ผู้อำนวยการ พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจสอบด้านการบิน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เข้าไปในสถานที่ปฏิบัติงานของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ในระหว่างเวลาทำการของสถานที่ดังกล่าว เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติงาน และเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน</p> <p>(๒) ตรวจสอบเอกสารและหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ</p> <p>(๓) สั่งระงับการให้บริการในส่วนที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน คู่มือการดำเนินงาน หรือที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย</p> <p>(๔) สั่งให้ผู้ได้รับใบร่อนนำส่งเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องเพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบการให้บริการและการปฏิบัติงาน</p> <p>(๕) มีหนังสือเรียกบุคคลใดมาให้ถ้อยคำหรือให้</p>	<p>ให้อำนาจผู้ดำเนินการและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการตรวจสอบติดตามมาตรฐาน ทั้งนี้ เพื่อให้การให้การบริการการเดินอากาศเป็นไปอย่างถูกต้องและมีมาตรฐาน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... สงเอกสารเดิมเพื่อประกอบการพิจารณา	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	มาตรา ๑๕/๒๗ ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศจะเรียกเก็บค่าบริการได้ตามอัตราที่ผู้อำนวยการกำหนด ทั้งนี้ การกำหนดอัตราค่าบริการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการคำนวณที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด”	ให้อำนาจผู้อำนวยการกำหนดอัตราค่าบริการเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ
	มาตรา ๑๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๑/๓ การกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ มาตรา ๑๕/๒๕ มาตรา ๑๕/๒๖ มาตรา ๑๕/๓๐ มาตรา ๑๕/๓๑ และมาตรา ๑๕/๓๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	เพิ่มหมวด ๑/๓ กำหนดมาตรการและข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ เพื่อความปลอดภัยของสาธารณะ และแก้ไขกฎหมายข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO
	“หมวด ๑/๓ การกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตราย และสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ  มาตรา ๑๕/๒๕ ห้ามมิให้บุคคลได้รับมอบ จัดเก็บ บรรจุ ขนถ่าย หรือขนส่งวัตถุอันตราย ไปกับ อากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจาก ผู้อำนวยการ และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการ กำหนด	กำหนดห้ามมิให้บุคคลได้รับมอบ จัดเก็บ บรรจุ ขนถ่าย หรือขนส่งวัตถุอันตราย ไปกับอากาศยาน

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>มาตรา ๑๕/๒๙ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจดังต่อไปนี้ ในการดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตราย</p> <p>(๑) ออกประกาศกำหนดประเภทและรายการวัตถุอันตรายที่อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน</p> <p>(๒) ออกข้อกำหนดการขออนุญาตและการปฏิบัติในการขนส่งวัตถุอันตรายของผู้ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๓) ออกข้อกำหนด เงื่อนไข แนวทางในการบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ การให้หรือสำแดงข้อมูล ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง รวมถึงการกำหนดให้มีการจัดทำแผนการฝึกอบรม รายงานอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์</p> <p>(๔) ออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการกำหนดและจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตราย</p> <p>(๕) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการมอบอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับขนส่งวัตถุอันตราย</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>ให้อำนาจผู้อำนวยการกำหนดการดำเนินการเกี่ยวกับขนส่งวัตถุอันตราย</p>
	<p>มาตรา ๑๕/๓๐ ห้ามมิให้บุคคลได้รับมอบจัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย หรือขนส่งสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ ไปกับอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากผู้อำนวยการ และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	<p>กำหนดห้ามมิให้บุคคลได้รับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย หรือขนส่งสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ ไปกับอากาศยาน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>มาตรา ๑๕/๓๑ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจดังต่อไปนี้ ในการดำเนินการเกี่ยวกับการบินซึ่งต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ</p> <p>(๑) ประกาศกำหนดประเภทและรายการสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน</p> <p>(๒) ออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการบินขออนุญาตและการปฏิบัติของผู้ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๓) ออกข้อกำหนด เจอน์เซ แนวทางในการบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ การให้หรือสำแดงข้อมูล ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง รวมถึงการกำหนดให้มีการจัดทำแผนการฝึกอบรม รายงานอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ และการฝึกซ้อม รายงานอุบัติการณ์เกี่ยวกับการบินและจัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเกี่ยวกับการบินซึ่งต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ</p> <p>(๕) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการมอบอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับการบินซึ่งต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ</p>	ให้อำนาจผู้อำนวยการกำหนดการดำเนินการดำเนินการเกี่ยวกับการบินซึ่งต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ
มาตรา ๒๖ ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานตามที่กำหนดในข้อกำหนดเกี่ยวกับอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็น	<p>มาตรา ๑๕/๓๒ ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษไปกับอากาศยาน เว้นแต่จะให้หรือสำแดงข้อมูลต่อผู้ขนส่งตามข้อกำหนดของผู้ว่าราชการตามมาตรา ๑๕/๒๙ (๓)</p>	กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการนำวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามไปกับอากาศยาน เพื่อความปลอดภัยต่ออากาศยานและผู้โดยสาร



พระราชบัญญัติการบินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการบินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... หรือมาตรา ๑๕/๓๑ (๓) แล้วแต่กรณี”	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
หนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด	<p>มาตรา ๑๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๖/๕ แห่งพระราชบัญญัติการบินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗</p> <p>“มาตรา ๑๖/๕ เมื่อคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการใช้항공อากาศที่ใช้ในการเดินอากาศของประเทศไทยตามมาตรา ๑๕ (๔) แล้วให้ผู้อำนวยความสะดวกข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>เพื่อประโยชน์ของความปลอดภัยในการบินในด้านต่าง ๆ</p> <p>(๑) การเดินอากาศและการทำการบินของอากาศยาน</p> <p>(๒) การป้องกันบุคคลและทรัพย์สินบนอากาศยาน</p> <p>(๓) การใช้항공อากาศที่ใช้ในการเดินอากาศให้เกิดประสิทธิภาพ รวมทั้งการกำหนดเกี่ยวกับระยะสูงที่ปลอดภัยในการทำการบิน พฤติการณ์เพื่อความปลอดภัย และการป้องกันการแข่งขัน ระหว่างอากาศยานด้วยกัน</p> <p>ระหว่างอากาศยานกับยานพาหนะและวัตถุบนพื้นดินหรือพื้นน้ำ และระหว่างอากาศยานกับวัตถุในอากาศ</p> <p>การออกข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการต้องคำนึงถึงข้อกำหนดในการป้องกันประเทศ การบินพาณิชย์และการบินทั่วไป และสิทธิการบินผ่านหวงอากาศที่ใช้ในการเดินอากาศ รวมทั้งต้องสอดคล้องกับนโยบายเกี่ยวกับการใช้항공อากาศ ภายใต้อัตนโทษ หรือ</p>	<p>กำหนดหลักเกณฑ์และขอบเขตในการใช้หวงอากาศที่ใช้ในการเดินอากาศ เพื่อรักษาความปลอดภัยให้เป็นที่ปฏิบัติตามมาตรฐานสากล และเป็นการแก้ไข</p> <p>ปัญหาตามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>มาตรา ๒๐ การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เป็นบริการสาธารณะ</p> <p>การกำหนดค่าโดยสารและค่าระวางของอากาศยานขนส่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ</p> <p>การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง ให้คณะกรรมการบินพลเรือนกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางของผู้ประกอบการอากาศยานขนส่งซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ โดยให้แยกประเภทของบริการการขนส่งทางอากาศตามความเหมาะสม</p> <p>การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยาน</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>ข้อจำกัด เพื่อให้มั่นใจได้ว่าจะเกิดความปลอดภัยต่ออากาศยานและมีการใช้ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก</p> <p>ในการใช้ห้วงอากาศเหนือพื้นดินและพื้นน้ำภายในภูมิภาคข้อมูลการบินในราชอาณาจักร อากาศยานสามบิน และผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบิน ต้องใช้หน่วยวัดที่ใช้ในการบินตามที่มีผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>การใช้ห้วงอากาศที่ใช้ในการเดินอากาศตามมาตรานี้ให้ครอบคลุมถึงห้วงอากาศที่ประเทศไทยรับผิดชอบในการควบคุมการจราจรทางอากาศตามที่กำหนดในความตกลงระหว่างประเทศ”</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
<p>มาตรา ๒๗ ให้ยกเลิกมาตรา ๒๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑</p>	<p>มาตรา ๑๗ ให้ยกเลิกมาตรา ๒๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑</p>	<p>ย้ายไปกำหนดไว้ในร่างมาตรา ๔๑/๑๓๐</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยข้อกำหนดใน ความตกลงระหว่างประเทศ ให้เป็นไปตามที่กำหนดใน แล้วแต่กรณี</p>		
<p>มาตรา ๒๑ ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ บุคคลที่อยู่ใน อากาศยาน และผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ ต้องปฏิบัติตามความปลอดภัยตาม ข้อบังคับ</p>	<p>มาตรา ๑๘ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของ มาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความ ต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๒๑ ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ บุคคลที่อยู่ในอากาศยาน ผู้ได้รับ ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และบุคคล อื่นใดที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ ต้อง ปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับ”</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานต้อง ปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยตามข้อบังคับ</p>
<p>๗๓๖ ๗๓๖</p>	<p>มาตรา ๑๙ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๒๑/๑ และมาตรา ๒๑/๒ แห่งพระราชบัญญัติการ เดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗</p> <p>“มาตรา ๒๑/๑ ให้สำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทยจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือน แห่งชาติ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการความ ปลอดภัยการบินพลเรือนในระดับประเทศ ซึ่งต้อง สอดคล้องกับหนังสือสัญญา อนุสัญญา ความตกลง</p>	<p>กำหนดให้มีการจัดทำแผนนิรภัยในการบิน พลเรือนแห่งชาติให้เป็นไปตามความตกลงระหว่าง ประเทศที่เกี่ยวข้อง และเป็นไปตามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... พิจารณา หรือพิจารณาระหว่างประเทศ รวมถึงภาคผนวกที่เกี่ยวข้อง และต้องจัดทำโครงการทบทวนเพื่อปรับปรุงแผนนिरภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติทุก ๆ ปี</p> <p>เมื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำหรือปรับปรุงแผนนिरภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้แจ้งผู้ซึ่งเกี่ยวข้องเพื่อนำไปปฏิบัติ โดยผู้ซึ่งเกี่ยวข้องต้องจัดทำแผนการจัดการความปลอดภัยสำหรับกิจกรรมการบินพลเรือนของตนให้สอดคล้องกับแผนนिरภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติดังกล่าว</p> <p>ให้ผู้อำนวยการกำกับติดตามให้มีการดำเนินการตามวรรคสอง โดยอาจกำหนดแนวทางหรือมาตรการในการกำกับติดตามหรือการตรวจสอบให้มีการดำเนินการดังกล่าวด้วยได้</p>	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๒๑/๒ เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการแผนนिरภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) แต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>(๒) แต่งตั้งหรือมอบหมายให้บุคคลได้รับผิดชอบเกี่ยวกับการบริหารแผนนिरภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>(๓) จัดให้มีกลไก มาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบินพลเรือน ดังนี้</p>	<p>ให้อำนาจผู้อำนวยการดำเนินการเพื่อบริหารจัดการแผนนिरภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>บินพลเรือนที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>(ก) การตรวจติดตามความปลอดภัยในการบินพลเรือนที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>(ข) การระบุอันตรายและการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของผู้ให้บริการ</p> <p>(ค) การรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับอันตรายหรือความเสียหายด้านความปลอดภัย</p> <p>(ง) การพัฒนาระบบสารสนเทศด้านความปลอดภัย</p> <p>(จ) จัดให้มีกลไกในการตรวจสอบให้ผู้ที่เกี่ยวข้องจัดให้มีการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครบถ้วน</p> <p>(๔) จัดให้มีกระบวนการเพื่อลำดับความสำคัญในการตรวจ ตรวจสอบ และสำรวจโดยพิจารณาจากข้อบกพร่องด้านความปลอดภัย หรือการประเมินความเสี่ยง</p> <p>(๕) ส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตระหนักรู้และดำเนินการสื่อสารข้อมูลด้านความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อสนับสนุนองค์กรและพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กร ซึ่งจะเสริมสร้างประสิทธิภาพและประสิทธิภาพของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>เมื่อผู้อำนวยการได้มีการดำเนินการในเรื่องใดตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้แจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติทราบ เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตาม</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
มาตรา ๒๒ ห้ามมิให้อากาศยานบินเข้าหรือบินผ่านเขตห้ามหรือเขตจำกัดการบินซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา	เกล้าและกระบวนการที่ผู้อำนวยการกำหนด”  มาตรา ๒๐ ให้อีกเลิกความในมาตรา ๒๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน  “มาตรา ๒๒ ห้ามอากาศยานบินเข้าพื้นที่หวงห้ามเด็ดขาดหรือพื้นที่หวงห้ามเฉพาะ ที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้รับผิดชอบพื้นที่ดังกล่าว โดยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้รับผิดชอบพื้นที่ดังกล่าวกำหนด  ในการกำหนดพื้นที่ตามวรรคหนึ่ง หากเป็นพื้นที่เกี่ยวกับราชการทหาร ให้ผู้อำนวยการประกาศกำหนดพื้นที่ตามที่หน่วยงานราชการทหารเสนอ และกำหนดให้หน่วยงานที่เสนอนั้นเป็นผู้รับผิดชอบพื้นที่ตามที่ประกาศกำหนด  อากาศยานที่จะบินเข้าพื้นที่อันตรายที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนดต้องใช้ความระมัดระวังและต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้อำนวยการหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายและมีผลกระทบต่อกิจกรรมในพื้นที่ดังกล่าว”	ปรับปรุงเงื่อนไขและมาตรการบังคับในเรื่องการห้ามอากาศยานบินเข้าพื้นที่หวงห้าม เพื่อความปลอดภัยและการกำหนดพื้นที่ดังกล่าว
มาตรา ๒๖ ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานตามที่กำหนดใน	มาตรา ๒๑ ให้อีกเลิกมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ	ย้ายไปกำหนดไว้ในหมวด ๑/๓ การกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ (มาตรา ๑๕/๓๒)

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
ข้อกำหนดเกี่ยวกับอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด	การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ พ.ศ. ๒๕๕๘	
มาตรา ๓๐ วรรค ๑ มาตรา ๓๑ วรรค ๑ มาตรา ๓๒ วรรค ๑ มาตรา ๓๓ วรรค ๑ มาตรา ๓๔ วรรค ๑ มาตรา ๓๕ วรรค ๑ มาตรา ๓๖ วรรค ๑ มาตรา ๓๗ วรรค ๑ มาตรา ๓๘ วรรค ๑ มาตรา ๓๙ วรรค ๑ มาตรา ๔๐ วรรค ๑ มาตรา ๔๑ วรรค ๑ มาตรา ๔๒ วรรค ๑ มาตรา ๔๓ วรรค ๑ มาตรา ๔๔ วรรค ๑ มาตรา ๔๕ วรรค ๑ มาตรา ๔๖ วรรค ๑ มาตรา ๔๗ วรรค ๑ มาตรา ๔๘ วรรค ๑ มาตรา ๔๙ วรรค ๑ มาตรา ๕๐ วรรค ๑ มาตรา ๕๑ วรรค ๑ มาตรา ๕๒ วรรค ๑ มาตรา ๕๓ วรรค ๑ มาตรา ๕๔ วรรค ๑ มาตรา ๕๕ วรรค ๑ มาตรา ๕๖ วรรค ๑ มาตรา ๕๗ วรรค ๑ มาตรา ๕๘ วรรค ๑ มาตรา ๕๙ วรรค ๑ มาตรา ๖๐ วรรค ๑ มาตรา ๖๑ วรรค ๑ มาตรา ๖๒ วรรค ๑ มาตรา ๖๓ วรรค ๑ มาตรา ๖๔ วรรค ๑ มาตรา ๖๕ วรรค ๑ มาตรา ๖๖ วรรค ๑ มาตรา ๖๗ วรรค ๑ มาตรา ๖๘ วรรค ๑ มาตรา ๖๙ วรรค ๑ มาตรา ๗๐ วรรค ๑ มาตรา ๗๑ วรรค ๑ มาตรา ๗๒ วรรค ๑ มาตรา ๗๓ วรรค ๑ มาตรา ๗๔ วรรค ๑ มาตรา ๗๕ วรรค ๑ มาตรา ๗๖ วรรค ๑ มาตรา ๗๗ วรรค ๑ มาตรา ๗๘ วรรค ๑ มาตรา ๗๙ วรรค ๑ มาตรา ๘๐ วรรค ๑ มาตรา ๘๑ วรรค ๑ มาตรา ๘๒ วรรค ๑ มาตรา ๘๓ วรรค ๑ มาตรา ๘๔ วรรค ๑ มาตรา ๘๕ วรรค ๑ มาตรา ๘๖ วรรค ๑ มาตรา ๘๗ วรรค ๑ มาตรา ๘๘ วรรค ๑ มาตรา ๘๙ วรรค ๑ มาตรา ๙๐ วรรค ๑ มาตรา ๙๑ วรรค ๑ มาตรา ๙๒ วรรค ๑ มาตรา ๙๓ วรรค ๑ มาตรา ๙๔ วรรค ๑ มาตรา ๙๕ วรรค ๑ มาตรา ๙๖ วรรค ๑ มาตรา ๙๗ วรรค ๑ มาตรา ๙๘ วรรค ๑ มาตรา ๙๙ วรรค ๑ มาตรา ๑๐๐ วรรค ๑	<p>มาตรา ๒๒ ให้ยกเลิกความในวรรคสองของ มาตรา ๓๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒ และให้ใช้ความต่อไปเป็นแทน</p> <p>“การขอลงทะเบียน การรับจดทะเบียน และการถอนทะเบียนอากาศยาน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในข้อกําหนด”</p>	เพิ่มเติมให้ออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการจดทะเบียนอากาศยาน
	<p>มาตรา ๒๓ ให้เพิ่มความต่อไปเป็นมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ และมาตรา ๓๓/๓ ของหมวด ๓ การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗</p> <p>“มาตรา ๓๓/๑ ในกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศของประเทศไทยอากาศยานต่างประเทศที่จดทะเบียนในประเทศไทยเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าใช้ในการประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และประเทศไทยมีความตกลงกับประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานเพื่อโอนความรับผิดชอบของประเทศไทย</p>	กำหนดเรื่องการโอนความรับผิดชอบให้กับประเทศไทย กรณีที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศไทยนำอากาศยานต่างประเทศมาใช้ เพื่อให้สอดคล้องกับ มาตรา ๘๓ ทวิ ของอนุสัญญาชิคาโก

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ตามอนุสัญญา ให้ถือว่าอากาศยานต่างประเทศนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้เท่าที่มีความตกลงกันไว้ดังกล่าวอยู่ภายใต้กฎหมายไทยด้วย</p> <p>(๑) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานดังกล่าว</p> <p>ให้ถือว่า</p> <p>(ก) ใบอนุญาตเครื่องใช้วิทยุประจำอากาศยาน เป็นใบอนุญาตให้ตั้งสถานีวิทยุคมนาคมตามกฎหมายว่าด้วยวิทยุคมนาคม</p> <p>(ข) ใบสำคัญสมรรถเวรเดินอากาศของอากาศยาน เป็นใบสำคัญสมรรถเวรเดินอากาศตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๒) ในส่วนที่เกี่ยวกับการจราจรทางอากาศ ให้เป็นไปตามกฎหมายไทย</p> <p>(๓) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ประจำหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยานตามสัญญาดังกล่าว ให้ถือว่าใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ออกโดยประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานดังกล่าวใช้ได้เช่นเดียวกับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๔๒</p> <p>(๔) ในส่วนของการเดินอากาศด้วยอากาศยานของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้เป็นไปตามกฎหมายไทย</p>	
	<p>มาตรา ๓๓/๒ ในกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศนำอากาศยานไทยที่จดทะเบียนตาม</p>	<p>กำหนดเรื่องการโอนความรับผิดชอบให้กับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ กรณีที่ผู้ดำเนินการ</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>พระราชบัญญัตินี้ไปใช้ในการประกอบกิจการโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และประเทศไทยมีความตกลงกับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศเพื่ออำนวยความสะดวกของประเทศไทยให้กับประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศตามอนุสัญญา ให้ถือว่าอากาศยานไทยนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายของประเทศไทยผู้ดำเนินการเดินอากาศ และให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้ตามที่มีความตกลงกันไว้อยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศด้วย</p> <p>(๑) ในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยานดังกล่าวให้ถือว่า</p> <p>(ก) ใบอนุญาตเครื่องใช้วิทยุประจำอากาศยาน เป็นใบอนุญาตตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>(ข) ใบสำคัญสมรรถเดินอากาศของอากาศยานเป็นใบสำคัญสมรรถเดินอากาศตามของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>(๒) ในส่วนที่เกี่ยวกับการจราจรทางอากาศให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>(๓) ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยานตามสัญญาดังกล่าวให้ถือว่าใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ที่ออกโดยตาม</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>เดินอากาศต่างประเทศนำอากาศยานไทยไปใช้</p>
-------------------------------------	--	---

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>กฎหมายของประเทศผู้ดำเนินการเดินอากาศ (๔) ในส่วนของการเดินอากาศด้วยอากาศยานของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศไทยผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p>	
	<p>มาตรา ๓๑/๓ การจัดทำความตกลงเพื่อโอนความรับผิดชอบระหว่างประเทศไทยกับประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาตามมาตรา ๓๓/๑ และมาตรา ๓๓/๒ แบบของความตกลง การแจ้งความตกลงและข้อมูลที่เกี่ยวข้องไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและรัฐที่เกี่ยวข้อง การจดทะเบียนความตกลงกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และการประสานงานกับประเทศที่ทำความตกลงกับประเทศไทย ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด”</p>	<p>กำหนดให้ผู้อำนวยความสะดวกระเบียบเกี่ยวกับการจัดทำความตกลงเพื่อโอนความรับผิดชอบระหว่างประเทศไทยกับประเทศรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา</p>
	<p>มาตรา ๒๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๔/๑          ใ้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ มาตรา ๔๑/๑๑๒          มาตรา ๔๑/๑๑๓ มาตรา ๔๑/๑๑๔ มาตรา ๔๑/๑๑๕          มาตรา ๔๑/๑๑๖ มาตรา ๔๑/๑๑๗ มาตรา ๔๑/๑๑๘          มาตรา ๔๑/๑๑๙ มาตรา ๔๑/๑๒๐ มาตรา ๔๑/๑๒๑          มาตรา ๔๑/๑๒๒ และมาตรา ๔๑/๑๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗</p>	<p>เพิ่มหมวด ๔/๑ ใ้รับรองผู้ดำเนินการ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน และเป็นไปตามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... “หมวด ๔/๑ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๔๑/๑๑๒ ผู้อำนวยการมีอำนาจออกข้อบังคับเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อเป็นการรับรองว่าผู้ที่ยื่นขอรับใบรับรองหรือใบอนุญาตดังกล่าวมีความสามารถดำเนินการเดินอากาศได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ</p> <p>ผู้อำนวยการจะออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้แก่ผู้ที่ประสงค์จะดำเนินการเดินอากาศที่ได้พิสูจน์ให้เห็นว่าตนมีมาตรฐานการจัดการความปลอดภัยสำหรับการบินทางอากาศเพื่อความปลอดภัย ไม่น้อยกว่ามาตรฐานขั้นต่ำตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
	<p>มาตรา ๔๑/๑๑๓ ห้ามมิให้บุคคลใดใช้อากาศยานในการขนส่งทางอากาศเพื่อการค้าพาณิชย์ เว้นแต่จะได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศจากผู้อำนวยการ</p>	กำหนดห้ามบุคคลใดใช้อากาศยานในการขนส่งทางอากาศเพื่อการค้าพาณิชย์
	<p>มาตรา ๔๑/๑๑๔ ผู้มีสิทธิขอรับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องเป็นนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทย และเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งทาง</p>	กำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ขอรับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>อากาศเพื่อการพาณิชย์ และมีคุณสมบัติอื่นตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>นิติบุคคลที่ขอรับใบรับรองตามวรรคหนึ่งจะต้องไม่เป็นผู้ถูกเพิกถอนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศยังไม่พ้นห้าปี หรือกรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการเป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการที่เคยเป็นกรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการของนิติบุคคลที่ถูกเพิกถอนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศยังไม่พ้นห้าปี</p> <p>ในกรณีที่มีการยื่นคำขออนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แล้ว และผู้ขออนุญาตมีความพร้อมในการเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศ และมีเหตุอันสมควรที่จะให้ยื่นคำขอรับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศได้ ผู้อำนวยการอาจอนุญาตให้ยื่นคำขอรับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ไปก่อนได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการในข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	
	<p>มาตรา ๔๑/๑๑๕ การขอ การออก การขอแก้ไขเปลี่ยนแปลง การต่ออายุใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ รวมทั้งแบบของใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะและเงื่อนไขในการปฏิบัติการ ให้เป็นไปตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	<p>ให้อำนาจผู้อำนวยการออกข้อบังคับเกี่ยวกับ การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๔๑/๑๖ ใ้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้มีอายุไม่เกินสิบปี ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่ผู้อำนวยการกำหนดโดยคำนึงถึงประเภทและขนาดของธุรกิจ</p>	กำหนดอายุใ้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
	<p>มาตรา ๔๑/๑๗ ผู้ใ้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องดำเนินการปฏิบัติตามอย่างปลอดภัยและปฏิบัติตามในเรื่องอื่น ๆ ตามหลักเกณฑ์ ข้อกำหนดเงื่อนไข และสิทธิที่ใ้รับรองผู้ดำเนินการกำหนด</p>	กำหนดใ้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของผู้อำนวยการ
	<p>มาตรา ๔๑/๑๘ เพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยสาธารณะ ผู้อำนวยการในการแก้ไขหรือเพิ่มเติมรายละเอียดใ้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะและเงื่อนไขในการปฏิบัติกรของผู้ใ้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศนั้นได้</p>	ให้อำนาจผู้อำนวยการแก้ไขหรือเพิ่มเติมเงื่อนไขในการปฏิบัติกรของผู้ใ้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
	<p>มาตรา ๔๑/๑๙ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลการดำเนินการของผู้ใ้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานและดำเนินการได้อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจสอบด้านการบินมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ะงับการออกเดินทาง หรือกักอากาศยาน</p>	ให้อำนาจผู้อำนวยการและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการกำกับดูแลการดำเนินการของผู้ใ้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ตามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO

พระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>ของผู้ดำเนินการเดินทางอากาศไว้ตามความจำเป็นเพื่อการตรวจสอบ</p> <p>(๒) เข้าไปในสถานที่ที่จะใช้เป็นฐานปฏิบัติการของผู้ดำเนินการเดินทางอากาศในระหว่างเวลาทำการของสถานที่นั้น</p> <p>(๓) เข้าไปในอากาศยาน รวมทั้งเดินทางไปกับอากาศยาน และในกรณีจำเป็นอาจเข้าไปในห้องนักบินในขณะที่ให้บริการตามปกติเพื่อการตรวจสอบการปฏิบัติการของผู้ประจำหน้าที่ภาคอากาศและสมาชิกลูกเรือได้</p> <p>(๔) ตรวจสอบการดำเนินการตามใบรับรองและการดำเนินการอื่นว่าเป็นไปตามใบรับรองผู้ดำเนินการเดินทางหรือข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะและเงื่อนไขในการปฏิบัติการ</p> <p>(๕) ตรวจสอบคู่มือ เอกสารและหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ รวมทั้งการครอบครองเอกสารและหลักฐานดังกล่าวไว้ตรวจสอบ</p> <p>(๖) เรียกบัญชี ทะเบียน หรือเอกสารอื่นจากผู้ดำเนินการเดินทางอากาศ หรือจากบุคคลที่เกี่ยวข้องเพื่อการตรวจสอบ</p> <p>(๗) สอบถามข้อเท็จจริง หรือมีหนังสือเรียกผู้ดำเนินการเดินทางหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำ</p> <p>(๘) อำนาจและหน้าที่อื่น ๆ ตามที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
--	---	---------------------------

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>มาตรา ๔๑/๑๒๐ ในกรณีที่น่าปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ดำเนินการเดินอากาศกระทำการในกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งพักใช้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของผู้นั้นได้</p> <p>(๑) ผู้ดำเนินการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือในข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะและเงื่อนไขในการปฏิบัติภารกิจหรืออาจก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินอากาศ</p> <p>(๒) ผู้ดำเนินการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๓) เมื่อเห็นว่าผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่สามารถดำเนินการไปด้วยความปลอดภัย</p> <p>(๔) ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบหรือข้อกำหนดอื่นใด ที่ผู้อำนวยการกำหนด</p> <p>ในคำสั่งสั่งพักใช้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศตามวรรคหนึ่ง ผู้อำนวยการจะกำหนดระยะเวลาหรือเงื่อนไขในการที่ผู้ดำเนินการเดินอากาศนั้นจะต้องดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องได้ด้วยก็ได้</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>กำหนดมาตรการลงโทษในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อให้มีการปฏิบัติให้ถูกต้องและเป็นไปตามมาตรฐาน</p>
	<p>มาตรา ๔๑/๑๒๑ ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ เมื่อผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>(๑) ผู้ดำเนินการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือในข้อกำหนดเกี่ยวกับ</p>	<p>กำหนดมาตรการลงโทษในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อให้มีการปฏิบัติให้ถูกต้องและเป็นไปตามมาตรฐาน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>คุณลักษณะและเงื่อนไขในการปฏิบัติการและก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงแก่การเดินอากาศ</p> <p>(๒) ถูกพักใช้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศมากกว่าสองครั้ง ภายในช่วงระยะเวลาสองปี</p> <p>(๓) หยุดปฏิบัติการบินทั้งหมดหรือบางส่วนโดยไม่ได้รับอนุญาต</p> <p>(๔) ไม่ดำเนินการเดินอากาศภายในระยะเวลาหกเดือนนับตั้งแต่วันที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>(๕) หยุดดำเนินการเดินอากาศไปเป็นระยะเวลาต่อเนื่องเกินกว่าหนึ่งปี โดยไม่มีเหตุอันสมควร</p> <p>เมื่อผู้อำนวยการสั่งเพิกถอนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ให้ผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ส่งคืนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศต่อผู้อำนวยการภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ทราบคำสั่งเพิกถอนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p>	
	<p>มาตรา ๔๑/๑๒๒ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศที่ออกให้โดยประเทศของผู้ดำเนินการเดินอากาศซึ่งเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือเป็นประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ให้ใช้ได้เช่นเดียวกับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศตามพระราชบัญญัตินี้สำหรับการดำเนินการเดินอากาศเข้ามายังหรือออกจากประเทศไทย ทั้งนี้ การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของประเทศดังกล่าว ต้องมี</p>	<p>กำหนดเงื่อนไขการรับรองสถานะของใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศให้ใช้ได้เช่นเดียวกับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ในกรณีที่น่าจะปรากฏว่าการออกไปรับรอง ผู้ดำเนินการเดินอากาศของประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่ง อนุสัญญาหรือประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ประเทศใดไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ในเรื่องใด ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจประกาศไม่ยอมรับ หรือยอมรับโดยมีเงื่อนไขสำหรับใบรับรองผู้ดำเนินการ เดินอากาศที่ออกโดยประเทศนั้นในเรื่องนั้นได้</p>	
	<p>มาตรา ๔๑/๑๒๓ ในกรณีที่มีผู้อำนวยการเห็นว่า ผู้ดำเนินการเดินอากาศของประเทศทำการบินเข้ามายัง หรือออกจากประเทศไทยมีการปฏิบัติการบินหรือ การบำรุงรักษาต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดในภาคผนวก และ อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้ ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศของ ต่างประเทศหยุดดำเนินการทั้งหมดหรือบางส่วน”</p>	<p>กำหนดอำนาจผู้อำนวยการในการควบคุมดูแล ผู้ดำเนินการเดินอากาศของต่างประเทศที่ต่ำกว่า มาตรฐาน</p>
	<p>มาตรา ๒๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๔/๒ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ มาตรา ๔๑/๑๒๔ มาตรา ๔๑/๑๒๕ มาตรา ๔๑/๑๒๖ มาตรา ๔๑/๑๒๗ มาตรา ๔๑/๑๒๘ มาตรา ๔๑/๑๒๙ มาตรา ๔๑/๑๓๐ มาตรา ๔๑/๑๓๑ มาตรา ๔๑/๑๓๒ มาตรา ๔๑/๑๓๓ มาตรา ๔๑/๑๓๔ และมาตรา ๔๑/๑๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>เพิ่มหมวด ๔/๒ การกำกับดูแลการบิน พลเรือนทางเศรษฐกิจ เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศของ คณะปฏิบัติ ฉบับที่ ๕๘</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>“หมวด ๔/๒</p> <p>การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ</p> <p>มาตรา ๔๑/๑๒๔ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนรับผิดชอบในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ</p> <p>กิจการการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแล มีดังนี้</p> <p>(๑) กิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์</p> <p>(๒) การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป</p> <p>(๓) กิจการการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจอื่นที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด</p>	กำหนดกิจการการบินพลเรือนที่ต้องมีการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
	<p>มาตรา ๔๑/๑๒๕ ผู้ใดจะประกอบกิจการการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจตามมาตรา ๔๑/๑๒๔ จะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน</p> <p>ในการออกใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขหรือข้อกำหนดใดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามก็ได้</p> <p>คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของผู้ขอรับใบอนุญาต รวมทั้งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการ</p>	กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพการณ์ของประเทศ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	ขอและการต่ออายุใบอนุญาต การพิจารณาอนุญาต แบบใบอนุญาต และอายุใบอนุญาต ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนประกาศกำหนด	
	มาตรา ๔๑/๑๒๖ ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศผู้ใดจะประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นการเข้ามาหรือออกจากประเทศไทยต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์กรด้านการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศไทยและได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามความตกลงดังกล่าว และได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวก วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต และระยะเวลาการอนุญาต รวมทั้งเงื่อนไขและข้อกำหนดของการอนุญาต ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของผู้อำนวยความสะดวก	กำหนดการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ของผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ
	มาตรา ๔๑/๑๒๗ ให้ผู้อำนวยการติดตามตรวจสอบการประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตตามระยะเวลาที่เหมาะสม โดยตรวจสอบน้อยอย่างน้อยต้องตรวจสอบเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในกรณีสิทธิ์การบริหารจัดการ สถานะทางการเงิน และการดำเนินการใด ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณสมบัติของ	กำหนดให้อำนาจผู้อำนวยการติดตามตรวจสอบการประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาต เพื่อควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปอย่างถูกต้อง อันจะเป็นการรักษาประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ผู้ได้รับใบอนุญาต</p> <p>ในการตรวจสอบตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจเรียกข้อมูลและเอกสารหลักฐานทางการเงินหรือเอกสารหลักฐานอื่น ๆ ที่เป็นปัจจุบันจากผู้ได้รับใบอนุญาตเพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบได้</p>	
	<p>มาตรา ๔๑/๑๒๘ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขและข้อกำหนดในการประกอบกิจการอย่างน้อยในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เงื่อนไขและข้อกำหนดเกี่ยวกับระยะเวลาการประกอบกิจการ</p> <p>(๒) จำนวน ประเภท หรือขนาดของอากาศยานที่ใช้</p> <p>(๓) ประเภทของการให้บริการที่ผู้ได้รับใบอนุญาตสามารถให้บริการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด</p> <p>เมื่อครบกำหนดระยะเวลาตามเงื่อนไขและข้อกำหนดดังกล่าวแล้ว หากผู้ได้รับใบอนุญาตประสงค์จะขอขยายการประกอบกิจการจากข้อกำหนดดังกล่าวจะต้องแจ้งพร้อมทั้งยื่นเอกสารหลักฐานแสดงความพร้อมในการประกอบกิจการนั้นต่อคณะกรรมการการบินพลเรือน</p>	<p>ให้อำนาจคณะกรรมการการบินพลเรือนในการกำหนดเงื่อนไขและข้อกำหนดในการประกอบกิจการ</p>
	<p>มาตรา ๔๑/๑๒๙ คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจเปลี่ยนแปลง แก้ไข ปรับปรุง พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตตามหมวดนี้ไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่</p>	

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>บางส่วน ในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตไม่สามารถปฏิบัติ ตามบทบัญญัติใด ๆ ในพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือกฎระเบียบที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข ข้อกำหนด หรือข้อกำหนดในการ อนุญาต ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
<p>มาตรา ๒๐ การขนส่งทางอากาศเพื่อ การพาณิชย์เป็นบริการสาธารณะ</p> <p>การกำหนดค่าโดยสารและค่าระวางของ อากาศยานขนส่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ ผู้ให้บริการและผู้ให้บริการ</p> <p>การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับ อากาศยานขนส่ง ให้คณะกรรมการการบินพลเรือน กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและ ค่าระวางของผู้ประกอบการอากาศยานขนส่งซึ่งต้องไม่เกิน อัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ โดยให้แยกประเภท ของบริการการขนส่งทางอากาศตามความเหมาะสม</p> <p>การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศ ยานขนส่งระหว่างประเทศ ให้เป็นไปตามที่กำหนดใน ความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยบริการเดินอากาศ แล้วแต่กรณี</p>	<p>มาตรา ๔๑/๑๓๐ การขนส่งทางอากาศเพื่อการ พาณิชย์เป็นบริการสาธารณะ</p> <p>การกำหนดค่าโดยสารและค่าระวางของอากาศ ยานขนส่งต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ ใช้บริการ</p> <p>การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศ ยานขนส่งต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณ ค่าโดยสารและค่าระวางของผู้ประกอบการอากาศยาน ขนส่ง และต้องไม่เกินอัตราสูงสุดที่กำหนดในข้อบังคับ ของคณะกรรมการการบินพลเรือน</p> <p>การเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศ ยานขนส่งระหว่างประเทศ ให้เป็นไปตามที่กำหนดใน ความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยบริการการเดินอากาศ</p>	<p>ย้ายไปอยู่ในหมวด ๔/๒ การกำกับดูแลการบิน พลเรือนทางเศรษฐกิจ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๔๑/๑๓๑ ในการออกข้อบังคับเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวางตามมาตรา ๔๑/๑๓๐ ให้คณะกรรมการบินพลเรือนคำนึงถึงหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการให้บริการขนส่งสาธารณะโดยมีกำไรที่สมเหตุสมผล ตามประเภทและลักษณะของการให้บริการที่เป็นไปตามปกติในการประกอบธุรกิจ</p> <p>(๒) ความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ</p> <p>(๓) ต้องไม่เป็นภาระแก่ผู้โดยสารหรือผู้ตราส่งเกินกว่าปกติ</p> <p>(๔) การแข่งขันที่เป็นธรรม</p> <p>ข้อบังคับของคณะกรรมการบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการค้าพาณิชย์ลดหรือยกเว้นการเก็บค่าโดยสารหรือค่าระวางจากผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการซึ่งเป็นบุคคลหรือกิจการดังต่อไปนี้ได้</p> <p>(๑) ยาวชน</p> <p>(๒) ผู้มีอายุครบหกสิบปี</p> <p>(๓) คนพิการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ</p> <p>(๔) บุคคลประเภทอื่นตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด</p>	กำหนดแนวทางในการออกข้อบังคับเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวาง รวมถึงการลดและการยกเว้นการเรียกเก็บค่าโดยสารและค่าระวาง

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>(๕) กิจการที่เป็นสาธารณกุศลหรือเพื่อการมนุษยธรรม</p> <p>มาตรา ๔๑/๑๓๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการค้าและผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาต ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบและบุคคลที่สามเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานโดยจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยความรับผิดชอบตามสัญญาดังกล่าว ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ</p>	<p>กำหนดให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการค้าพาณิชย์ และผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ ต้องจัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบตามสัญญา</p>
	<p>มาตรา ๔๑/๑๓๓ กิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เป็นกิจการขนส่งสาธารณะ ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการค้าพาณิชย์จะปฏิบัติตามข้อกำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการบินพลเรือน</p> <p>ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์มีสิทธิปฏิเสธการรับผู้โดยสาร สัมภาระ และของที่ผู้โดยสารหรือผู้ตราส่งไม่ยินยอมให้ตรวจค้นหรือไม่ผ่านการตรวจค้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งผู้โดยสารที่มีความประพฤติหรือมีประวัติว่าประพฤติตนไม่เรียบร้อยในระหว่างการเดินทางโดยสารอากาศยาน</p>	<p>กำหนดให้กิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เป็นกิจการขนส่งสาธารณะ ห้ามผู้ประกอบการปฏิเสธผู้โดยสารหรือการรับขนส่งเว้นแต่เป็นกรณีที่เกิดภัยคุกคาม</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ห้ามมิให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ปฏิบัติการบินตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ เว้นแต่เป็นกรณีตามวรรคสองหรือตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	มาตรา ๔๑/๑๓๔ เพื่อประโยชน์สาธารณะและเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ในกรณีปฏิเสธการรับขน ยกเลิกเที่ยวบิน เที่ยวบินล่าช้า หรือสัมภาระสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบกิจการซึ่งเป็นคนสัญชาติไทยหรือคนสัญชาติต่างประเทศที่ทำการบินเข้ามายังหรือออกจากประเทศไทยต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามวรรคหนึ่ง	กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนออกข้อบังคับกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร
	มาตรา ๔๑/๑๓๕ ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์มีหน้าที่ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้ (๑) ไม่กระทำการอันเป็นการผูกขาดและแข่งขันทางการค้าที่ไม่เป็นธรรมตามกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า	กำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๕๐ ห้ามมิให้ผู้ประจําหน้าที่ในอากาศยานปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่มีอาการเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บซึ่งอาการทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ และถ้าการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บเป็นระยะเวลาตั้งแต่ ๑๔ วันขึ้นไป ห้ามมิให้ผู้ประจําหน้าที่นั้นปฏิบัติหน้าที่จนกว่านายแพทย์ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้จะได้รับการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ และพนักงานเจ้าหน้าที่ได้อนุญาตให้ผู้ประจําหน้าที่นั้นปฏิบัติหน้าที่ต่อไป</p>	<p>(๒) ประกาศหรือแสดงวิธีซึ่งอัตราค่าโดยสารและค่าระวาง ตลอดจนเงื่อนไขในการขนส่ง ให้เป็นที่ได้รับทราบโดยทั่วไป ณ สถานที่ทำการและสถานที่ดำเนินการของผู้ประกอบกิจการ</p> <p>(๓) ใช้สิทธิในใบอนุญาตเพื่อประโยชน์ของตนเอง และมีให้ผู้ได้รับใบอนุญาตยอมให้บุคคลอื่นใช้สิทธิตามใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศของตน หรือยอมให้บุคคลอื่นดำเนินการขนส่งทางอากาศในนามของตนไม่ว่าด้วยประการใดก็ตาม”</p> <p>มาตรา ๒๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๕๐ ห้ามมิให้ผู้ประจําหน้าที่ในอากาศยานปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่มีอาการเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บซึ่งอาการทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ และถ้าการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บเป็นระยะเวลาตั้งแต่เจ็ดวันขึ้นไป ห้ามมิให้ผู้ประจําหน้าที่นั้นปฏิบัติหน้าที่จนกว่านายแพทย์ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้จะได้รับการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ และพนักงานเจ้าหน้าที่ได้อนุญาตให้ผู้ประจําหน้าที่นั้นปฏิบัติหน้าที่ต่อไป</p> <p>ในกรณีที่มีข้อเท็จจริงอันสมควรสงสัยว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจําหน้าที่บุคคลใดหย่อนคุณสมบัติ</p>	<p>กำหนดให้มีการทดสอบในกรณีสงสัยว่าผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจําหน้าที่บุคคลใดหย่อนคุณสมบัติ เกี่ยวกับความรู้ ทักษะ สภาพร่างกายและจิตใจ หรือคุณสมบัติอื่น</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๓๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๕๐ ทวิ เว้นแต่จะมีกรณีฉุกเฉินอันอาจเป็นภัยอันตรายแก่อากาศยาน ห้ามมิให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานขึ้นลง ณ ที่หนึ่งใดนอกจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่ระบุไว้สำหรับการบินเที่ยวนั้น</p>	<p>เกี่ยวกับความรู้ ทักษะ สภาพร่างกายและจิตใจ หรือคุณสมบัติอื่น ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นเข้ารับการทดสอบทางทฤษฎี หรือทางปฏิบัติ หรือรับการตรวจทางการแพทย์ หรือรับการทดสอบหรือการตรวจสอบคุณสมบัติอื่นได้ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้อำนวยการกำหนด”</p>	
<p>มาตรา ๕๐ ทวิ เว้นแต่จะมีกรณีฉุกเฉินอันอาจเป็นภัยอันตรายแก่อากาศยาน ห้ามมิให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานขึ้นลง ณ ที่หนึ่งใดนอกจากสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่ระบุไว้สำหรับการบินเที่ยวนั้น</p>	<p>มาตรา ๒๗ ให้ยกเลิกมาตรา ๕๐ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๓๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘</p>	<p>ย้ายไปเป็นมาตรา ๕๐/๑๔</p>
	<p>มาตรา ๒๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๐/๑ มาตรา ๕๐/๒ มาตรา ๕๐/๓ มาตรา ๕๐/๔ มาตรา ๕๐/๕ มาตรา ๕๐/๖ มาตรา ๕๐/๗ มาตรา ๕๐/๘ มาตรา ๕๐/๙ มาตรา ๕๐/๑๐ มาตรา ๕๐/๑๑ มาตรา ๕๐/๑๒ มาตรา ๕๐/๑๓ และมาตรา ๕๐/๑๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗</p> <p>“มาตรา ๕๐/๑ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจกำหนดให้มีการตรวจสอบการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทในลักษณะที่อาจกระทบหรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่ก่อน หลัง หรือในระหว่าง</p>	<p>กำหนดให้มีการตรวจสอบผู้ประจำหน้าที่เกี่ยวกับการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>การปฏิบัติหน้าที่ได้</p> <p>ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ที่ผู้อำนวยการมอบหมาย มีอำนาจตรวจสอบผู้ประจำหน้าที่ ก่อน หลัง หรือใน ระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ และในกรณีที่มีผู้ประจำหน้าที่ ผู้ใดไม่ยอมให้ตรวจสอบหรือขัดขวางการตรวจสอบ ให้ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ได้ตามความ จำเป็น และในกรณีพบว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดตาม มาตรานี้ ให้ส่งตัวให้พนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดี ต่อไป</p> <p>วิธีการตรวจสอบ การกักตัว และการส่งตัวให้ พนักงานสอบสวนตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามระเบียบที่ ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๒ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งพักใช้ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ เมื่อผู้ประจำหน้าที่นั้น</p> <p>(๑) ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยวินัย ซึ่งมิใช่วินัยร้ายแรง หรือระเบียบที่เกี่ยวกับการปฏิบัติ หน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่ที่ผู้อำนวยการไม่ได้กำหนดว่า เป็นสาระสำคัญ</p> <p>(๒) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกสำหรับการ กระทำความผิดตามกฎหมายอื่น เว้นแต่เป็นความผิดที่ได้ กระทำโดยประมาทที่มีใช้ความผิดต่อชีวิตและร่างกาย ตามลักษณะ ๑๐ แห่งประมวลกฎหมายอาญา หรือ ความผิดลหุโทษ</p>	<p>กำหนดอำนาจในการพักใช้ใบอนุญาตผู้ประจำ หน้าที่</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>(๓) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่ ผู้อำนวยการกำหนด หรือบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งพักใช้ใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ได้ครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน หรือจนกว่า ผู้ประจำหน้าที่นั้นจะได้แก้ไขให้ถูกต้องตามคำสั่งของ ผู้อำนวยการ แล้วแต่กรณี</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๓ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่ง เพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ เมื่อผู้ประจำหน้าที่นั้น (๑) ขาดคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่ตาม มาตรา ๔๔ (๒) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยวินัย ซึ่งเป็นวินัยร้ายแรง หรือระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติ หน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่ที่ผู้อำนวยการกำหนดว่าเป็น สาระสำคัญ (๓) ถูกพักใช้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตาม มาตรา ๕๐/๒ เกินสองครั้งภายในระยะเวลาสองปีนับแต่ ถูกพักใช้ใบอนุญาตครั้งก่อน</p>	<p>กำหนดอำนาจในการเพิกถอนใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่</p>
	<p>มาตรา ๕๐/๔ ในกรณีที่มีผู้อำนวยการสั่งพักใช้ ใบอนุญาตตามมาตรา ๕๐/๒ หรือเพิกถอนใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๕๐/๓ ของผู้ประจำหน้าที่ รายใด ถ้าผู้นั้นถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตำแหน่งอื่น ด้วย และเหตุที่พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตเป็นเหตุที่</p>	<p>กำหนดให้พักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำ หน้าที่ในกรณีที่มีเหตุที่เป็นสาระสำคัญ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>เป็นสาระสำคัญซึ่งกระทบใบอนุญาตตำแหน่งอื่นนั้น ให้ผู้อำนวยการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตำแหน่งอื่นของผู้นั้นด้วย</p> <p>เหตุที่เป็นสาระสำคัญในการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๕ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เป็นอันสิ้นสุด เมื่อผู้ประจำหน้าที่นั้น</p> <p>(๑) ได้รับโทษจำคุกสำหรับการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทที่มีโทษความผิดต่อชีวิตและร่างกายตามลักษณะ ๑๐ แห่งประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิดลหุโทษ</p> <p>(๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ</p> <p>(๓) ถูกเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๕๐/๓</p>	กำหนดให้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่สิ้นสุด
	<p>มาตรา ๕๐/๖ ผู้ประจำหน้าที่ของประเทศซึ่งเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือเป็นประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทยที่ประสงค์จะปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวข้องกับอากาศยานไทย ต้องนำใบอนุญาตมาขอให้ผู้อำนวยความสะดวกไปรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นั้น</p> <p>ให้ผู้อำนวยความสะดวกมีอำนาจออกใบรับรอง</p>	กำหนดการขอใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของประเทศซึ่งเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือเป็นประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง และเมื่อได้มีการรับรองแล้ว ให้ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นั้นใช้ได้เช่นเดียวกับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ที่ผู้อำนวยการออกให้ตามความในหมวดนี้ และให้สิทธิทำการและการใช้สิทธิทำการของผู้ได้รับใบรับรองใบอนุญาตดังกล่าวเป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>การขอให้รับรอง การรับรอง อายุการรับรอง เงื่อนไขและข้อกำหนดในการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา นี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการกำหนดในข้อกำหนด</p> <p>ให้นำบทบัญญัติตามมาตรา ๕๐/๒ มาตรา ๕๐/๓ มาตรา ๕๐/๔ และมาตรา ๕๐/๕ มาใช้บังคับแก่การรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามวรรคสองโดยอนุโลม</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๗ ผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยานต่างประเทศที่ทำการบินอยู่ในประเทศไทย ต้องมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ที่ออกให้หรือรับรองตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นซึ่งเป็นรัฐภาคีแห่งสัญญาหรือเป็นประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ทั้งนี้ การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของประเทศดังกล่าวต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก หรือมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>เพื่อประโยชน์ในการบังคับการตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ถือว่าใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ที่</p>	<p>กำหนดการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่กรณีผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวกับอากาศยานต่างประเทศ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่งที่ออกให้หรือรับรองตามกฎหมายของประเทศไทยผู้จดทะเบียนอากาศยานเป็นใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ หากปรากฏว่าการออกหรือการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของประเทศที่เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาประเทศใดไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกในเรื่องใดให้ผู้อำนวยความสะดวกอำนาจประกาศไม่ยอมรับหรือยอมรับโดยมีเงื่อนไขสำหรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ที่ออกโดยประเทศนั้นในเรื่องนั้นได้ และในกรณีนี้ประเทศที่ทำความตกลงกับประเทศไทย ความตกลงดังกล่าวจะต้องมีข้อกำหนดว่า การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของประเทศไทยจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานและเงื่อนไขที่อยู่ในกรอบของอนุสัญญาดังกล่าว</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๘ ผู้ประจำหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ในหรือเกี่ยวข้องกับอากาศยานต่างประเทศที่ทำการบินอยู่ในประเทศไทยตามมาตรา ๕๐/๗ ต้องมีใบรับรองทางการแพทย์สำหรับผู้ประจำหน้าที่ดังกล่าวที่ออกให้หรือรับรองโดยประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้น ทั้งนี้ การออกใบรับรองทางการแพทย์ของประเทศดังกล่าวต้อง มีมาตรฐานไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก</p>	<p>กำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๕๐/๗ ต้องมีใบรับรองทางการแพทย์</p>
	<p>มาตรา ๕๐/๙ ห้ามมิให้บุคคลใดปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประจำหน้าที่ เว้นแต่มีใบสำคัญแพทย์ที่ออก</p>	<p>กำหนดให้การปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบสำคัญแพทย์ที่ออกโดยนายแพทย์ผู้ตรวจด้าน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... โดยนายแพทย์ผู้ตรวจด้านเวชศาสตร์การบินพลเรือนที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>หลักเกณฑ์ วิธีการในการขอ การออก การต่ออายุใบสำคัญแพทย์ คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอใบสำคัญ อายุใบสำคัญ การเพิกถอนใบสำคัญ แบบใบสำคัญ และเงื่อนไขแนบท้ายใบสำคัญแพทย์ ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้อำนวยการกำหนด.</p>	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม เวชศาสตร์การบินพลเรือน
	<p>มาตรา ๕๐/๑๐ เพื่อวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ ให้เอกสาร รายงานผลที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสภาพร่างกายและจิตใจของผู้ขอรับใบสำคัญแพทย์ที่อยู่ในความครอบครองของศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจทางการแพทย์หรือสถานพยาบาลใดเป็นเอกสารที่เปิดเผยต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	กำหนดให้เอกสาร รายงานผลการตรวจสภาพร่างกายและจิตใจของผู้ขอรับใบสำคัญแพทย์เป็นเอกสารที่เปิดเผยต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
	<p>มาตรา ๕๐/๑๑ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามหมวดนี้ ให้นายแพทย์ผู้ตรวจเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา</p>	กำหนดให้ให้นายแพทย์ผู้ตรวจเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา
	<p>มาตรา ๕๐/๑๒ ในการออกใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๕๐/๖ หากผู้อำนวยการเห็นว่าใบรับรองทางการแพทย์สำหรับผู้</p>	กำหนดการรับรองใบรับรองทางการแพทย์สำหรับผู้ประจำหน้าที่ที่ออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ประจำหน้าที่ออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือประเทศที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในภาคผนวก ให้ผู้อำนวยการระบุไว้ในใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ใบรับรองดังกล่าวใช้ได้ เช่นเดียวกับใบสำคัญแพทย์ตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ โดยผู้อำนวยการจะกำหนดเงื่อนไขและอายุการใช้ใบสำคัญดังกล่าวไว้ในใบรับรองตามความเห็นสมควรก็ได้</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๑๓ ผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามประเภทที่ผู้อำนวยการกำหนดต้องจบการศึกษาตามหลักสูตรที่ผู้อำนวยการรับรองจากสถาบันฝึกอบรมด้านการบินที่ผู้อำนวยการรับรอง การขอรับใบรับรองและการออกใบรับรองคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขอใบรับรอง อายุใบรับรอง การต่ออายุใบรับรอง การพักใช้และการเพิกถอนใบรับรอง ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่กำหนดในข้อกำหนด</p>	กำหนดการรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน
<p>มาตรา ๕๐ ทวิ เว้นแต่จะมีกรณีฉุกเฉินอันอาจเป็นอันตรายแก่อากาศยาน ห้ามมิให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานขึ้นลง ณ ที่หนึ่งที่ได้เสนอขออนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งสำหรับการขึ้นลงนั้น</p>	<p>มาตรา ๕๐/๑๔ เว้นแต่จะมีกรณีฉุกเฉินอันอาจเป็นอันตรายแก่อากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน หรือเป็นการให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ห้ามผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานขึ้นลง ณ ที่หนึ่งที่ได้เสนอขออนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ตามที่</p>	แก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>พนักงานเจ้าหน้าที่สำหรับการบินเที่ยววัน”</p> <p>มาตรา ๒๙ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๕/๑ การรักษาความปลอดภัย ๕/๑๒ มาตรา ๕๐/๑๗ มาตรา ๕๐/๑๕ มาตรา ๕๐/๑๖ มาตรา ๕๐/๒๐ มาตรา ๕๐/๑๘ มาตรา ๕๐/๑๙ มาตรา ๕๐/๒๑ มาตรา ๕๐/๒๒ มาตรา ๕๐/๒๓ มาตรา ๕๐/๒๔ มาตรา ๕๐/๒๕ มาตรา ๕๐/๒๖ มาตรา ๕๐/๒๗ มาตรา ๕๐/๒๘ มาตรา ๕๐/๒๙ มาตรา ๕๐/๓๐ มาตรา ๕๐/๓๑ มาตรา ๕๐/๓๒ มาตรา ๕๐/๓๓ มาตรา ๕๐/๓๔ มาตรา ๕๐/๓๕ มาตรา ๕๐/๓๖ มาตรา ๕๐/๓๗ มาตรา ๕๐/๓๘ มาตรา ๕๐/๓๙ มาตรา ๕๐/๔๐ และมาตรา ๕๐/๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>เพิ่มหมวด ๕/๑ การรักษาความปลอดภัย เพื่อแก้ไขปัญหาค่าความปลอดภัย (Findings) ของ ICAO</p>
	<p>“หมวด ๕/๑ การรักษาความปลอดภัย</p> <p>_____</p> <p>มาตรา ๕๐/๑๕ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และดำเนินการจัดทำดำเนินการและกำกับติดตามให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งรับผิดชอบในการป้องกันกิจการการบิน</p>	<p>กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และกำหนดหน้าที่ให้สำนักงานการบินพลเรือนต้องดำเนินการต่าง ๆ ตามที่กำหนด</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
<p>พลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</p> <p>นอกจากการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง</p> <p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องปฏิบัติตามในเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(๑) รับผิดชอบต่อการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบินในประเทศไทย</p> <p>(๒) กำกับดูแลการปฏิบัติตามการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน อากาศยาน ตัวแทนควบคุมผู้ให้บริการภาคพื้นดิน เพื่อประโยชน์ในเรื่องดังนี้</p> <p>(ก) คุ้มครองผู้โดยสาร ลูกเรือ เจ้าหน้าที่ของสนามบิน และผู้ใช้บริการอื่นของสนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ</p> <p>(ข) ป้องกันการกระทำอันเป็นภัยคุกคามทางการบิน และการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในการบินพลเรือน</p> <p>(ค) รับประกันได้ว่ามีการดำเนินการที่เหมาะสมเมื่อมีการกระทำอันเป็นภัยคุกคามทางการบิน และการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในการบินพลเรือนเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้น</p> <p>(๓) ประสานงานกิจกรรมต่าง ๆ ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>การดำเนินการตามมาตรานี้ สำนักงานการบิน</p>	<p>พลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</p> <p>นอกจากการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง</p> <p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องปฏิบัติตามในเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(๑) รับผิดชอบต่อการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบินในประเทศไทย</p> <p>(๒) กำกับดูแลการปฏิบัติตามการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน อากาศยาน ตัวแทนควบคุมผู้ให้บริการภาคพื้นดิน เพื่อประโยชน์ในเรื่องดังนี้</p> <p>(ก) คุ้มครองผู้โดยสาร ลูกเรือ เจ้าหน้าที่ของสนามบิน และผู้ใช้บริการอื่นของสนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ</p> <p>(ข) ป้องกันการกระทำอันเป็นภัยคุกคามทางการบิน และการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในการบินพลเรือน</p> <p>(ค) รับประกันได้ว่ามีการดำเนินการที่เหมาะสมเมื่อมีการกระทำอันเป็นภัยคุกคามทางการบิน และการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในการบินพลเรือนเกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้น</p> <p>(๓) ประสานงานกิจกรรมต่าง ๆ ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและแผนอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>การดำเนินการตามมาตรานี้ สำนักงานการบิน</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	พลเรือนแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการให้สอดคล้องตามพันธกรณีของประเทศไทยภายใต้ความตกลง มาตรฐานและข้อปฏิบัติระหว่างประเทศ	
	<p>มาตรา ๕๐/๑๖ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ความสม่ำเสมอ และความมีประสิทธิผลของการทำการบิน</p> <p>ให้ผู้อำนวยการกำกับ ติดตาม หรือดำเนินการใด ๆ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องนำมาแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติไปสู่การปฏิบัติและจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในส่วนของตน</p> <p>ผู้อำนวยการอาจออกข้อกำหนด แนวทาง หรือคำสั่ง แล้วแต่กรณี เพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการการกำกับติดตามและตรวจสอบ เพื่อให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p>	กำหนดให้มีการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ
	<p>มาตรา ๕๐/๑๗ ในการบริหารแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) กำกับให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ โดยมีภารกิจหรือ</p>	กำหนดให้ผู้อำนวยการบริหารแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ และคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติภายใต้บทบัญญัติมาตรา ๕๐/๒๐</p> <p>(๒) กำหนดและจัดสรรงานต่าง ๆ เพื่อการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติให้กับเจ้าหน้าที่อื่น ๆ เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตผู้ดำเนินการเดินอากาศ และหน่วยงานหรือบุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>(๓) ทำให้เกิดความมั่นใจว่าได้มีการจัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินแต่ละแห่งที่ให้บริการการบินพลเรือน โดยอย่างน้อยผู้อำนวยการต้องดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) แจ้งส่วนที่เกี่ยวข้องของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติให้กับเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตแต่ละแห่ง</p> <p>(ข) ให้ความเห็นชอบและเสนอทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินของแต่ละแห่ง</p> <p>(ค) ตรวจสอบเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตว่าได้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินอย่างเต็มรูปแบบ</p>	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
-------------------------------------	---	---------------------------

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>(ง) จัดการใหม่การตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบินขึ้น ณ สนามบินแต่ละแห่งที่ให้บริการการบินพลเรือนเพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัย ณ สนามบินดังกล่าว</p> <p>(๔) กำกับ ติดตาม หรือดำเนินการใด ๆ เพื่อให้มีการจัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศแต่ละราย ซึ่งจะต้องครอบคลุมมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ใช้กับผู้โดยสาร สัมภาระเดินทาง สินค้า คูเรียร์ พัสดุส่งด่วน ไปรษณีย์ภัณฑ์ ครัวการบิน และการทำความสะอาดอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวนี้ ผู้อำนวยการจะต้อง</p> <p>(ก) แจ้งส่วนที่เกี่ยวข้องของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติให้กับผู้ดำเนินการเดินอากาศแต่ละราย</p> <p>(ข) ให้ความเห็นชอบและเสนอทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศแต่ละราย</p> <p>(ค) ตรวจสอบผู้ดำเนินการเดินอากาศว่าได้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศอย่างเต็มรูปแบบ</p> <p>(๕) กำกับ ติดตาม หรือดำเนินการใด ๆ เพื่อให้มีการจัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการจราจรทางอากาศแต่ละราย ซึ่ง</p>	

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... จะต้องครอบคลุมมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ใช้กับการให้บริการจราจรทางอากาศ เพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวนี้ ผู้อำนวยการจะต้อง</p> <p>(ก) แจ้งส่วนที่เกี่ยวข้องของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติให้กับผู้ให้บริการจราจรทางอากาศแต่ละราย</p> <p>(ข) ให้ความเห็นชอบและเสนอทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการจราจรทางอากาศแต่ละราย</p> <p>(ค) ตรวจสอบผู้ให้บริการจราจรทางอากาศว่าได้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการจราจรทางอากาศอย่างเต็มรูปแบบ</p> <p>(๒) กำกับ ติดตาม หรือดำเนินการใด ๆ เพื่อให้การรักษาความปลอดภัยที่สนามบินได้มีการจัดสรรสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น ซึ่งรวมถึงพื้นที่อาคารสำนักงาน เครื่องมือสื่อสาร เครื่องมือรักษาความปลอดภัย ที่เหมาะสม รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการฝึกอบรม</p> <p>(๓) กำกับ ติดตาม หรือดำเนินการใด ๆ เพื่อให้ข้อกำหนดต่าง ๆ ในด้านสถาปัตยกรรมและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินอย่างมีประสิทธิภาพ ได้มีการนำมาผนวกอยู่ในการออกแบบและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกขึ้นใหม่ และการดัดแปลง</p>
<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ใด ๆ ต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบิน</p> <p>(๘) ทบทวนและคงไว้ซึ่งการมีผลใช้บังคับของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นระยะ ๆ รวมถึงเมื่อมีความจำเป็น ต้องมีการประเมินผลและปรับเปลี่ยนมาตรการรักษาความปลอดภัยจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือความพยายามที่จะกระทำการข้างต้น และจะต้องดำเนินการเพื่อจัดการกับภัยคุกคามดังกล่าวใด ๆ ในขณะปัจจุบันตามความจำเป็น</p> <p>(๙) จัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อใช้สำหรับการฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องหรือบุคลากรที่รับผิดชอบในการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการรักษาความปลอดภัยในการบินที่กำหนดขึ้นตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>(๑๐) จัดทำและปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อใช้สำหรับวัตถุประสงค์การปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและเพื่อให้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติมีผลบังคับใช้</p> <p>(๑๑) จัดใหม่และดำเนินการตามแผนการรับรองพนักงานตรวจค้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำการรับรองและการประเมินผลอย่างเป็นทางการโดยหรือใน</p>	



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>นามของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเจ้าหน้าที่มีความสามารถที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ตามกระบวนการทำงานของพนักงานตรวจค้นภายในสนามบินสาธารณะของไทยในระดับที่ยอมรับได้ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด</p> <p>(๑๒) จัดให้มีและดำเนินการตามแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำกรรับรองและการประเมินผลอย่างเป็นทางการโดยหรือในนามของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจได้ว่าครูผู้สอนมีความสามารถที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ตามกระบวนการทำงานด้านการรักษาความปลอดภัย ภายในสนามบินสาธารณะของไทยในระดับที่ยอมรับได้ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด</p> <p>(๑๓) ทบทวนและคงไว้ซึ่งการมีผลใช้บังคับของแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนการรับรองพนักงานตรวจค้น และแผนการรับรองครูผู้สอนด้านการรักษาความปลอดภัยเป็นระยะ ๆ ซึ่งจะต้องรวมถึงการประเมินผลและการปรับเปลี่ยนแผนดังกล่าวเมื่อมีความจำเป็น</p> <p>(๑๔) ทบทวนระดับภัยคุกคามต่อการบินพลเรือนภายในราชอาณาจักรอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งจัดทำ</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>และปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายและขั้นตอนในการปรับปรุงองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องของแผนรักษาความปลอดภัยการการบินพลเรือนแห่งชาติให้สอดคล้องกับสถานการณ์ภัยคุกคาม โดยอาศัยการประเมินความเสี่ยงต่อความปลอดภัยที่ดำเนินการโดยผู้อำนวยความสะดวก (๑๕) ดำเนินมาตรการที่จำเป็นเพื่อตอบสนองอย่างรวดเร็วต่อภัยคุกคามความปลอดภัยที่มีต่อการบินพลเรือนที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการจัดคณะทำงานเพื่อดำเนินการต่อภัยคุกคามที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามความเหมาะสม</p> <p>(๑๖) กำหนดให้มีการเก็บรักษาข้อมูลประวัติการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายใด ๆ และข้อมูลประวัติปฏิบัติการด้านการรักษาความปลอดภัยใด ๆ รวมถึงกรณีใด ๆ ของการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>แผนตาม (๙) (๑๐) (๑๑) และ (๑๒) ต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พร้อมทั้งให้คำแนะนำไปยังคณะกรรมการการบินพลเรือนในการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนดังกล่าว</p> <p>คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติต้องมั่นใจได้ว่าการจัดการและการจัดลำดับความสำคัญของหน่วยงานตามแผนควบคุมสภาพการ</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>รักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติดำเนินการ          อย่างเป็นอิสระจากหน่วยงานหรือบุคคลที่มีความ          รับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ใน          แผนนั้น</p> <p>ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย          จัดทำรายละเอียดทั้งหมดหรือบางส่วนของแผนรักษา          ความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติที่เหมาะสมกับ          การดำเนินงานของสนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ          และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๑๘ ภายใต้แผนควบคุมคุณภาพ          การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติตาม          มาตรา ๕๐/๑๗ ให้ผู้อำนวยการจัดให้มีการตรวจสอบเพื่อ          ติดตามการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยการบิน          พลเรือนแห่งชาติ แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย          การบินพลเรือนแห่งชาติ หรือแผนรักษาความปลอดภัย          ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือ          ที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต หรือแผนรักษาความปลอดภัย          ของผู้ดำเนินการเดินอากาศใด ๆ ทั้งนี้ ผู้อำนวยการต้อง          ดำเนินการตามรายละเอียดมาตรฐานต่าง ๆ ตามที่          กำหนดไว้ในแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความ          ปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย          การบินพลเรือนแห่งชาติต้องอยู่บนพื้นฐานการปฏิบัติที่</p>	<p>กำหนดให้มีการตรวจสอบการปฏิบัติตาม          แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ          แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน          แห่งชาติ หรือแผนรักษาความปลอดภัยของเจ้าของหรือ          ผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว          อนุญาต หรือแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการ          เดินอากาศใด ๆ</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....          ที่สุดและอำนาจการให้มีการตรวจจับและแก้ไข          ข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นได้อย่างทั่วทั้งวงที่          แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัย          การบินพลเรือนแห่งชาติจะต้องกำหนดให้ทุกสนามบิน          ต้องได้รับการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอตามวิธีการที่ใช้กัน          อยู่ทั่วไปและจะต้องดำเนินการโดยผู้ตรวจสอบการรักษา          ความปลอดภัยด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งจาก          ผู้อำนวยการ ซึ่งมีคุณสมบัติสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่          กำหนดรวมถึงการฝึกอบรมเฉพาะด้าน</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
	<p>มาตรา ๕๐/๑๙ ภายใต้แผนฝึกอบรมการรักษา          ความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติตามมาตรา          ๕๐/๑๗ ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดให้มีการฝึกอบรม          บุคลากรทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับหรือที่รับผิดชอบในการ          ปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย          การบินพลเรือน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนรักษาความ          ปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ นอกจากนี้ แผน          ฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน          แห่งชาติจะต้องระบุถึงการคัดเลือก การกำหนดคุณสมบัติ          การฝึกอบรม การออกไปรับรอง และการสร้างแรงจูงใจ          ของพนักงานรักษาความปลอดภัยและจะต้องระบุถึง          ความรับผิดชอบต่าง ๆ คำสั่งทางปกครอง แผนฝึกอบรม          หลักสูตร การทดสอบระบบการบินฝึกอบรมและ          ส่วนประกอบที่เหมาะสมอื่น ๆ</p>	<p>กำหนดให้มีการปฏิบัติตามแผนฝึกอบรมการ          รักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ให้ผู้อำนวยความสะดวกประสานงานในการจัดทำและรับผิดชอบในการให้ความเห็นชอบแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่จัดทำขึ้นโดยหน่วยงาน นิติบุคคล และองค์กรต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติจะต้องได้รับการทบทวนโดยคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติตามความจำเป็นและเหมาะสมกับสถานการณ์ และจะต้องมีการปรับเปลี่ยนตามกำหนด รวมถึงการทบทวนและปรับเปลี่ยนผลลัพธ์ของการตรวจสอบภายใต้แผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๒๐ ให้ผู้อำนวยความสะดวกแต่งตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความเห็นชอบการกำหนดขอบเขตและการจัดสรรงาน รวมถึงการให้คำแนะนำและความร่วมมือในกิจกรรมด้านการรักษาความปลอดภัย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ความร่วมมือระหว่างกระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานอื่นของรัฐที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๒) ความร่วมมือระหว่างเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว</p>	<p>กำหนดให้มีคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>อนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ</p> <p>(๓) ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานตามส่วนต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในแผนรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติต้องให้คำแนะนำในการทบทวนและควมมีประสิทธิภาพของกระบวนการและมาตรการในการรักษาความปลอดภัย</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๒๑ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ซึ่งเจ้าของหรือผู้ดำเนินการบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม และผู้ให้บริการภาคพื้นดิน และบุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ จะต้องดำเนินการ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการในเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดให้มีการสำรวจเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอเพื่อระบุถึงความต้องการและจำเป็นในการรักษาความปลอดภัย</p> <p>(๒) จัดให้มีการตรวจสอบคุณภาพการควบคุมการรักษาความปลอดภัย</p> <p>(๓) จัดให้มีการทดสอบการควบคุมการรักษา</p>	<p>กำหนดหน้าที่ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการกำกับดูแลคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ความปลอดภัย และมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร สัมภาระติดตัว สัมภาระลงทะเบียน สินค้า และสิ่งของอื่น ๆ ตลอดจนการทดสอบจุดควบคุมการเข้าถึง และการออกแบบสนามบินเพื่อประเมินประสิทธิภาพของการรักษาความปลอดภัย (๔) จัดให้มีการดำเนินการเพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงานตามกระบวนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน รวมถึงการทดสอบความเพียงพอของมาตรการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินงาน สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม และผู้ให้บริการภาคพื้นดิน และบุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๒๒ ในกรณีเพื่อความจำเป็นในการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) ออกคำสั่งการรักษาความปลอดภัย เพื่อกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ</p>	<p>กำหนดให้อำนาจผู้อำนวยการออกคำสั่งการรักษาความปลอดภัย และออกเอกสารคำแนะนำหรือข้อเสนอแนะด้านการรักษาความปลอดภัย</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>ตัวแทนควบคุม ผู้ให้บริการจัดเตรียมอาหาร ผู้ให้บริการภาคพื้นดิน และบุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นใด ต้องปฏิบัติตามการรักษาความปลอดภัย</p> <p>(๒) ออกเอกสารคำแนะนำหรือข้อเสนอแนะ ด้านการรักษาความปลอดภัย เพื่อแนะนำหรือเสนอแนะ ให้บุคคลหรือหน่วยงานใด ๆ ใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยตามที่ระบุไว้ในเอกสารคำแนะนำหรือข้อเสนอแนะดังกล่าว</p> <p>คำสั่งการรักษาความปลอดภัยตาม (๑) ต้องระบุ วันเวลาและระยะเวลาที่บุคคลหรือหน่วยงานนั้นจะต้องปฏิบัติตามคำสั่ง และจะต้องระบุให้บุคคลหรือหน่วยงานดังกล่าวแต่งตั้งบุคคลผู้จะรับผิดชอบในการปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งด้วยโดยแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลดังกล่าวให้ผู้อำนวยความสะดวกทราบโดยเร็ว</p>	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๕๐/๒๓ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน โดยให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ตัวแทนควบคุม ผู้ให้บริการจัดเตรียมอาหาร ผู้ให้บริการภาคพื้นดิน และบุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นใดที่จะต้องสนับสนุนและให้ข้อมูลกับผู้อำนวยความสะดวก เมื่อถูกร้องขอ</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการ</p>	กำหนดอำนาจผู้อำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน



<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>หรือผู้ตรวจสอดส่องด้านการบินเข้าไปในพื้นที่ของบุคคลหรือหน่วยงานตามวรรคหนึ่ง ในระหว่างช่วงเวลาทำการปกติของบุคคลหรือหน่วยงานนั้นเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งต้องแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามวัน ในกรณีที่จะเข้าถึงพื้นที่ของบุคคลหรือหน่วยงานดังกล่าวออกช่วงเวลาทำการปกติ ให้กระทำโดยเฉพาะเมื่อมีกรณีเกิดอันตรายจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายอย่างชัดแจ้ง และการเข้าถึงพื้นที่เช่นนั้นเป็นเรื่องจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายเกิดขึ้น</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
<p>มาตรา ๕๐/๒๔</p> <p>เพื่อการดูแลรักษาความปลอดภัยในบริเวณสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว อนุญาต ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตมีหน้าที่ดูแลให้มีการกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง หากมีกรณีเป็นที่ยสงสัยและมีความจำเป็นอาจค้นตัวผู้โดยสาร สัมภาระ เติมน้ำ สิ้นค้า รวมถึงดูเรียร์ พัสดุส่งด่วน เพื่อค้นหา อาวุธ วัตถุ หรืออุปกรณ์อื่นใด ซึ่งอาจนำไปใช้กระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย กรณีที่เป็น การตรวจค้นไปรษณีย์ภัณฑ์ จะเปิดออกตรวจค้นได้ เฉพาะเมื่อมีสิ่งบ่งชี้อันสมควรว่าไปรษณีย์ภัณฑ์นั้นบรรจุ อาวุธ วัตถุ หรืออุปกรณ์อื่นใด ที่อาจนำไปใช้กระทำการ</p>	<p>มาตรา ๕๐/๒๔ เพื่อการดูแลรักษาความปลอดภัยในบริเวณสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว อนุญาต ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตมีหน้าที่ดูแลให้มีการกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง หากมีกรณีเป็นที่ยสงสัยและมีความจำเป็นอาจค้นตัวผู้โดยสาร สัมภาระ เติมน้ำ สิ้นค้า รวมถึงดูเรียร์ พัสดุส่งด่วน เพื่อค้นหา อาวุธ วัตถุ หรืออุปกรณ์อื่นใด ซึ่งอาจนำไปใช้กระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย กรณีที่เป็น การตรวจค้นไปรษณีย์ภัณฑ์ จะเปิดออกตรวจค้นได้ เฉพาะเมื่อมีสิ่งบ่งชี้อันสมควรว่าไปรษณีย์ภัณฑ์นั้นบรรจุ อาวุธ วัตถุ หรืออุปกรณ์อื่นใด ที่อาจนำไปใช้กระทำการ</p>	<p>กำหนดให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตมีหน้าที่ดูแล มิให้มีการกระทำการอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>อันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</p> <p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตอาจมอบหมายหน้าที่ตามวรรคหนึ่งและวรรคสองให้กับบุคคลหรือกลุ่มบุคคลอื่นกระทำการแทนในนามตนได้</p> <p>บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายให้กระทำการแทนตามวรรคสาม ต้องผ่านการคัดเลือก ฝึกอบรม และตรวจสอบดูแล้วสามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐาน กฎ และขั้นตอนการปฏิบัติต่าง ๆ ของแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๒๕ เพื่อเป็นการรับประกันความเหมาะสมและความน่าเชื่อถือของการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตต้องดำเนินการตรวจสอบประวัติหรือรับผิดชอบดูแลให้มีการตรวจสอบประวัติบุคคล ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) บุคคลซึ่งสมัครเข้ารับตำแหน่งในสายงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</p> <p>(๒) บุคคลที่ยื่นคำขอรับบัตรผ่านเข้าพื้นที่หวงห้ามโดยไม่มีพนักงานรักษาความปลอดภัยติดตามตาม</p>	<p>กำหนดให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตต้องดำเนินการตรวจสอบประวัติบุคคลที่ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยและบุคคลที่ขอรับบัตรผ่านเข้าพื้นที่หวงห้าม</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ระบบบัตรผ่านเพื่อตรวจสอบการรักษาคำความปลอดภัย สนามบินหรือระบบควบคุมการเข้าออก การตรวจสอบประวัติตามวรรคหนึ่งต้องเป็นไป เพื่อวัตถุประสงค์เบื้องต้นในการยืนยันตัวบุคคลและ ประสิทธิภาพในอดีตและประวัติอาชญากรรมของบุคคล ดังกล่าว</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๒๖ ในการตรวจสอบตัวบุคคลและ เพื่อวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๕๐/๒๕ เจ้าของหรือผู้ ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต อาจหน่วยงานหนึ่งบุคคลไว้เป็นการชั่วคราว ณ จุดตรวจค้น ในกรณีนี้อาจมอบให้กับบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่ปฏิบัติ หน้าที่ตรวจค้นตามมาตรา ๕๐/๒๔ ดำเนินการหนึ่ง หนึ่งยิวชั่วคราวแทนได้</p> <p>การจับกุมและการหนึ่งหน่วยงานบุคคล จะต้อง ดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้มีอำนาจเท่านั้น</p>	<p>ให้อำนาจหน่วยงานหนึ่งบุคคลเพื่อการตรวจสอบ ประวัติ</p>
	<p>มาตรา ๕๐/๒๗ แผนรักษาความปลอดภัยการ บินพลเรือนแห่งชาติ แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการ บินพลเรือนแห่งชาติ แผนควบคุมคุณภาพ การรักษาความปลอดภัยการ บินพลเรือนแห่งชาติ แผน รักษาความปลอดภัยสนามบิน แผนรักษาความปลอดภัย ของผู้ดำเนินการเดินอากาศ และแผนรักษาความปลอดภัยอื่นใดที่จัดทำขึ้นตามมาตรา ๕๐/๑๗ (๑๐)</p>	<p>กำหนดสถานะของชั้นความลับของแผนรักษา ความปลอดภัยการ บินพลเรือนแห่งชาติ และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (๑๑) และ (๑๒) จะต้องมีสถานะของชั้นความลับและไม่มี การตีพิมพ์เผยแพร่</p> <p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้อง มีมาตรการหรือการดำเนินการใด ๆ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ นิติบุคคล และบุคคลใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและ การปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนต่าง ๆ เหล่านี้ ต้องรับรู้ถึง สถานะของชั้นความลับของแผนดังกล่าวและต้องปกป้อง ข้อมูลต่าง ๆ ที่อยู่ในแผนดังกล่าว ในกรณี อาจกำหนด ให้มีสถานะของข้อมูลเช่นว่านั้น และผู้รับข้อมูลต่าง ๆ ดังกล่าวจะต้องตระหนักถึงสถานะของข้อมูลดังกล่าว</p>	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๕๐/๒๘ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินการงาน สนามบินสาธารณะ เว้นแต่จะมีแผนรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือนของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการงานสนามบิน อนุญาตและที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับความเห็นชอบ จากผู้อำนวยการแล้ว</p> <p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการงานสนามบินอนุญาตและที่ ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตต้องจัดทำและบังคับใช้แผนรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือนของตนที่ได้จัดทำขึ้นเป็น ลายลักษณ์อักษร โดยแผนรักษาความปลอดภัยการบิน พลเรือนของเจ้าของหรือผู้ดำเนินการงานสนามบินอนุญาต และที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตต้องเป็นไปตามข้อกำหนดที่ ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน แห่งชาติ และผู้ดำเนินการงานสนามบินต้องทบทวนและ</p>	กำหนดห้ามดำเนินการงานสนามบินสาธารณะ เว้นแต่จะมีแผนรักษาความปลอดภัยที่ได้รับ ความเห็นชอบจากผู้อำนวยการ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของตนเองให้ทันสมัย</p> <p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเดินงานสนามบินอนุญาตและที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตต้องพัฒนาและบังคับใช้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เพื่อให้มั่นใจถึงการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ของตนซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดที่ได้รับไปไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเดินงานสนามบินอนุญาตและที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตต้องยื่นแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนตามวรรคสามให้ผู้อำนวยความสะดวกเพื่อให้ความเห็นชอบก่อนนำไปบังคับใช้</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๒๙ ภายใต้อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศ เว้นแต่จะมีแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยความสะดวก</p> <p>ผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องจัดทำและบังคับใช้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ได้จัดทำขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร โดยแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องเป็นไปตามข้อกำหนดที่ได้ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน</p>	<p>กำหนดห้ามประกอบกิจการเป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศ เว้นแต่จะมีแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยความสะดวก</p>

พระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>แห่งชาติ ในกรณีผู้ดำเนินการเดินทางอากาศให้บริการขนส่งสินค้าด้วย จะต้องมีแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและประณัยภัณฑ์เพิ่มเติมที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยความสะดวก</p> <p>ภายใต้สิทธิตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศต้องพัฒนาและบังคับใช้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเพื่อให้มั่นใจถึงการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพของการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ของตนซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดที่ได้รับไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศต้องยื่นแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนตามวรรคสามให้ผู้อำนวยความสะดวกเห็นชอบก่อนนำไปบังคับใช้</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๓๐ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินการเป็นผู้ให้บริการจราจรทางอากาศของสนามบินใด ๆ ในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ให้บริการจราจรทางอากาศที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยความสะดวกแล้ว</p> <p>ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศต้องจัดทำและบังคับใช้แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ให้บริการจราจรทางอากาศที่ได้จัดทำขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร โดยแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ให้บริการจราจรทางอากาศต้องเป็นไปตามข้อกำหนดที่</p>	<p>กำหนดห้ามประกอบกิจการเป็นผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ เว้นแต่จะมีแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยความสะดวก</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....          ได้รับความเห็นชอบจากสภาผู้แทนราษฎร          แห่งชาติ          ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศต้องพัฒนาและ          บังคับใช้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพล          เรือเพื่อให้มั่นใจถึงการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ          ของการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยของ          เจ้าหน้าที่ของตนซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดที่ระบุไว้ใน          แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ          ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศต้องยื่นแผน          ฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนตาม          วรรคสามให้ผู้อำนวยความสะดวกเห็นชอบก่อนนำไป          บังคับใช้</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
	<p>มาตรา ๕๐/๓๑ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินการ          โดยมีวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการขนส่งสินค้า          ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ทางอากาศ ไม่ว่า          จะเข้ามายังหรือออกจากหรือภายในราชอาณาจักร เว้น          แต่จะมีแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของ          ตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมที่ได้รับความ          เห็นชอบจากผู้อำนวยความสะดวกแล้ว และได้รับใบรับรองการ          เป็นตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมที่ออกโดย          ผู้อำนวยความสะดวกนี้          ตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมต้อง          จัดทำและบังคับใช้แผนการควบคุมการรักษาความ</p>	<p>กำหนดห้ามดำเนินการบริหารจัดการขนส่งสินค้า          ไปรษณีย์ภัณฑ์ สัมภาระ หรือสิ่งอื่น ๆ ทางอากาศ เว้นแต่          จะมีแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่ได้รับ          ความเห็นชอบจากผู้อำนวยความสะดวก</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ปลดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมที่ได้จัดทำขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร โดยแผนการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมต้องเป็นไปตามข้อกำหนดที่ได้ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>ตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมต้องพัฒนาและบังคับใช้แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเพื่อให้มั่นใจถึงการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพของการทำงานด้านการรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ของตนซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดที่ได้ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>ตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุมต้องยื่นแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนตามวรรคสามให้ผู้อำนวยความสะดวกให้ความเห็นชอบก่อนนำไปบังคับใช้</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๓๒ เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตและผู้ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ จะต้อง</p> <p>(๑) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความ</p>	<p>กำหนดหน้าที่ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินอนุญาตและผู้ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ และผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ จะต้องปฏิบัติเพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ปลดกักยานบินที่ผู้อำนวยความสะดวกให้ความเห็นชอบตลอดจนปฏิบัติให้เป็นไปตามการตัดแปลงและแก้ไขปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินใด ๆ ที่มีขึ้นภายหลัง ตามที่ผู้อำนวยการได้กำหนดหรือเห็นชอบ (๒) เข้าไปมีส่วนร่วมในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (๓) ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบว่าได้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตและผู้ให้บริการจราจรทางอากาศอย่างเต็มรูปแบบ</p> <p>(๔) ให้ข้อมูลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย เมื่อผู้อำนวยการร้องขอ</p> <p>(๕) เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยสนามบิน</p> <p>(๖) ปฏิบัติตามคำสั่งการรักษาความปลอดภัยใด ๆ ที่ตนได้รับ ซึ่งออกโดยผู้อำนวยการ</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๓๓ เพื่อป้องกันการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย บุคคลหรือหน่วยงานอื่นใดที่กำหนดให้สนับสนุนหรือให้ความร่วมมือไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติต้อง</p>	<p>กำหนดบุคคลหรือหน่วยงานอื่นใดที่กำหนดให้สนับสนุนหรือให้ความร่วมมือไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>(๑) ปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินที่ผู้อำนวยการให้ความเห็นชอบตลอดจนปฏิบัติให้เป็นไปตามการดัดแปลงและการแก้ไขปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยสนามบินใด ๆ ที่มีขึ้นภายหลัง ตามที่ผู้อำนวยการได้กำหนดหรือเห็นชอบ</p> <p>(๒) เข้าไปมีส่วนร่วมในแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>(๓) ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบบางส่วน การตรวจสอบทั้งระบบ และการสอบสวนใด ๆ ซึ่งผู้อำนวยการเป็นผู้ตัดสินใจดำเนินการ</p> <p>(๔) ให้ข้อมูลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเมื่อผู้อำนวยการร้องขอ</p> <p>(๕) เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติเมื่อผู้อำนวยการร้องขอ</p> <p>(๖) ปฏิบัติตามคำสั่งการรักษาความปลอดภัยใด ๆ ที่ตนได้รับ ซึ่งออกโดยผู้อำนวยการ</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๓๔ ในกรณีที่เจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมายหรือผู้ซึ่งได้รับอนุญาตประสงค์จะนำอากาศยานขึ้นบนอากาศยาน เพื่อการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายนั้น ๆ ต้องได้รับอนุญาตจากผู้ว่าการเป็นการเฉพาะราย และต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่ผู้อำนวยการ</p>	<p>กำหนดให้การนำอากาศยานขึ้นบนอากาศยานต้องได้รับอนุญาตจากผู้ว่าการและต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนด รวมถึงการปฏิบัติหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนอากาศยานต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>กำหนด</p> <p>การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยภัยบนอากาศยานซึ่งต้องขึ้นไปประจำการบนอากาศยาน ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๓๕ ห้ามมิให้บุคคลใดขนส่งหรือครอบครองอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุไวไฟ ภายในสนามบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือ หรือเป็นเจ้าพนักงานซึ่งอยู่ระหว่างปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>ห้ามมิให้ผู้โดยสารหรือบุคคลอื่นใดขนหรือนำอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุไวไฟ เข้าไปในสนามบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดของผู้ดำเนินงานสนามบิน ในการนี้ให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตดำเนินการตรวจสอบหรือดำเนินการอื่นใดเพื่อมิให้มีการกระทำดังกล่าวเกิดขึ้น</p>	<p>กำหนดห้ามมิให้นำอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุไวไฟ เข้าไปในสนามบิน</p>
	<p>มาตรา ๕๐/๓๖ ในกรณีที่เป็นเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว อนุญาตอนุญาตให้บุคคลอื่นเข้าพื้นที่หรือสิ่งอำนวยความสะดวก ไม่ว่าจะเป็นส่วนของอาคารผู้โดยสารและพื้นที่</p>	<p>กำหนดหน้าที่ของผู้เข้าพื้นที่ในบริเวณสนามบิน ต้องรับผิดชอบในการควบคุมการเข้าพื้นที่เฉพาะส่วนที่ตนเกี่ยวข้อง โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัย</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>เขตการบินซึ่งได้รับอนุญาตให้เข้าพื้นที่เขตการบิน ผู้เข้าพื้นที่ดังกล่าวต้องรับผิดชอบในการควบคุมการเข้าพื้นที่เฉพาะส่วนที่ตนเกี่ยวข้อง โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะด้วย</p> <p>เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “ผู้เข้าพื้นที่” หมายความว่า บุคคลหรือองค์กรที่ได้รับการอนุญาตจากผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะเพื่อประกอบธุรกิจที่สนามบินนั้น ๆ รวมถึงผู้รับสัมปทาน ผู้จัดการขนส่งสินค้า เจ้าหน้าที่อาหารและเครื่องดื่ม ผู้ประกอบการท่องเที่ยว ผู้ประกอบการรถแท็กซี่และรถโดยสาร ผู้ประกอบการบำรุงรักษาอากาศยาน บริษัทน้ำมันเชื้อเพลิง และหน่วยงานของรัฐที่ปฏิบัติหน้าที่ ณ สนามบินนั้น</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๓๗ เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตมีหน้าที่ต้องเฝ้าระวังภัยคุกคามที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศของสนามบินหรือส่วนใด ๆ ของสนามบิน ที่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ดำเนินงานสนามบิน ในกรณีที่เกิดภัยคุกคามต้องดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ทันที</p> <p>(๑) แจ้งต่อนักบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องถึงลักษณะของภัยคุกคาม</p>	<p>กำหนดหน้าที่ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตเฝ้าระวังภัยคุกคามที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศของสนามบินหรือส่วนใด ๆ ของสนามบิน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>(๒) ตรวจสอบผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยของสนามบินอันเกิดจากภัยคุกคาม</p> <p>(๓) ประสานความร่วมมือในการปฏิบัติการตามมาตรการที่เหมาะสมในการเผชิญภัยคุกคามนั้น</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๓๘ เมื่อเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตพิจารณาเห็นว่าภัยคุกคามที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน ผู้ดำเนินงานสนามบินต้องดำเนินการตามมาตรการทั้งหมดที่จำเป็นโดยทันที เพื่อให้มั่นใจได้ถึงความปลอดภัยของสนามบินและบุคคลที่อยู่ภายในสนามบิน รวมถึงการแจ้งถึงลักษณะของภัยคุกคามแก่บุคคลเหล่านั้น</p> <p>เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตต้องแจ้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในทันทีกรณีที่มีภัยคุกคามโดยการวางระเบิดสนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกของสนามบิน หรืออากาศยาน</p>	<p>กำหนดการดำเนินการเมื่อมีภัยคุกคามที่จะส่งผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยของสนามบิน</p>
	<p>มาตรา ๕๐/๓๙ เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือบุคคลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องตามแผนการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ต้องจัดให้มีการเก็บบันทึกข้อมูลของอุบัติการณ์ในการ</p>	<p>กำหนดให้มีการเก็บบันทึกข้อมูลของอุบัติการณ์ต่าง ๆ ในการรักษาความปลอดภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>รักษาความปลอดภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างการบินปฏิบัติการบินนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p> <p>เพื่อประโยชน์แห่งมาตราที่ “อุบัติเหตุในกรณีการรักษาความปลอดภัย” ตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ไม่ว่าจะเกิดขึ้นจริง พยายามกระทำ ชนขู่ว่าจะกระทำ หรือสงสัยว่าจะมีการกระทำ ซึ่งอาจก่อให้เกิดการแทรกแซง การละเมิด หรือความผิดปกติของระบบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน อุบัติการณ์ในการรักษาความปลอดภัยดังกล่าว โดยกรรมการที่ตั้งกล่าว ไม่จำกัดเฉพาะการยื้อยุดหรือเข้าควบคุมโดยใช้กำลัง ประทุษร้ายหรืออยู่เฉยๆจะใช้กำลังประทุษร้ายหรือพยายามกระทำการดังกล่าว การกระเบิด การค้นพบอาวุธ สารระเบิด หรืออุปกรณ์วางเพลิง และการข่มขู่คุกคามที่มุ่งกระทำโดยเฉพาะจะต่อสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๔๐ เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตสามารถดำเนินการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระของผู้โดยสารตามวิธีการที่เหมาะสมซึ่งจะต้องประกาศให้เป็นที่ทราบโดยทั่วไป</p>	<p>ให้อำนาจเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระของผู้โดยสาร</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เจ้าของหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือที่ ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตสามารถห้ามมิให้บุคคลใดขึ้นไปบน อากาศยานได้ หากปรากฏว่าบุคคลนั้นไม่ยินยอมให้มีการ ตรวจค้นตัวหรือสัมภาระที่จะนำขึ้นไปบนอากาศยานเมื่อ ได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการตรวจค้น	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	มาตรา ๕๐/๔๑ เพื่อประโยชน์ในการ ดำเนินการตามมาตรา ๕๐/๔๐ ให้ผู้อำนวยการออก ข้อกำหนดในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระที่จะนำ ขึ้นไปบนอากาศยานในเที่ยวบินพาณิชย์ ซึ่งอย่างน้อย จะต้องประกอบด้วย (๑) กระบวนการในการตรวจจับอาวุธทั้งหมด ตรวจค้นทางเทคนิคและทางกายภาพ (๒) กระบวนการและเครื่องมืออุปกรณ์ในการ ตรวจค้นที่จัดจ้างหรือดำเนินการโดยลูกจ้างหรือตัวแทน ของผู้ดำเนินการเดินอากาศก่อนที่จะมีการนำขึ้นไปบน อากาศยาน ข้อกำหนดที่ออกตามวรรคหนึ่ง ต้องกำหนด วิธีการและขอบเขตการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระ ของผู้โดยสารในรูปแบบเดียวกันไม่ว่าจะเป็นเที่ยวบิน ภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ”	ให้อำนาจผู้อำนวยการออกข้อกำหนดในการ ตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระที่นำไปบนอากาศยาน ในเที่ยวบินพาณิชย์
	มาตรา ๓๐ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๕/๒ การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน มาตรา ๕๐/๔๒ มาตรา ๕๐/๔๓ มาตรา ๕๐/๔๔ มาตรา	เพิ่มเติม หมวด ๕/๒ การอำนวยความสะดวกในการ บินพลเรือน เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว (Findings)

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ๕๐/๕๕ และมาตรา ๕๐/๕๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม ของ ICAO
	<p>“หมวด ๕/๒</p> <p>การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน</p> <p>มาตรา ๕๐/๕๒ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำ พัฒนาและดำเนินการให้เป็นไปตามแผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติเพื่อเป็นกรอบและแนวทางให้หน่วยงานทางศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง สาธารณสุข และหน่วยงานอื่นของรัฐที่เกี่ยวข้อง สนับสนุนและอำนวยความสะดวกตามอำนาจหน้าที่ของตนในการบินพลเรือน รวมทั้งให้ความช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาตามความจำเป็น ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยเรื่องดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) การอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนที่ของอากาศยาน สมาชิกลูกเรือ ผู้โดยสาร สินค้าไปรษณีย์ภัณฑ์ และคลังสินค้า โดยการขจัดอุปสรรคและความล่าช้าที่ไม่จำเป็น</p> <p>(๒) การเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศของพลเรือน พร้อมทั้งสนับสนุนให้มีการพัฒนาแนวคิดในการแก้ปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน</p> <p>(๓) การประสานผลประโยชน์ของทุกหน่วยงาน</p>	กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำ พัฒนา และดำเนินการให้เป็นไปตามแผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวก การสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในระดับที่สูงขึ้น ตลอดจนสร้างความน่าเชื่อถือและมีศักยภาพของภาคอุตสาหกรรมการบิน</p> <p>แผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน</p> <p>แห่งชาติต้องไม่มีลักษณะที่กระทบต่อข้อกำหนดหรือมาตรการใดในเรื่องความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย</p>	
	<p>มาตรา ๕๐/๔๓ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ ให้ผู้อำนวยความสะดวกในกระบวนการอำนวยความสะดวกหนึ่ง ประกอบด้วยตัวแทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการเข้าออกประเทศ การท่องเที่ยว การพาณิชย์ การต่างประเทศและผู้ประกอบการต่าง ๆ รวมถึงผู้ให้บริการภาคพื้นดินและหน่วยงานอื่น ๆ ทั้งนี้ ตามที่ผู้อำนวยความสะดวกเพื่อประโยชน์แห่งการดำเนินงานให้เกิดความร่วมมือและให้คำแนะนำในการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน รวมทั้งให้มีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(๑) ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติและปรับปรุงประสิทธิภาพและยกระดับการให้บริการด้านการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนโดยต้องจัดอุปสรรคและ</p>	กำหนดให้มีคณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนโดยผู้อำนวยความสะดวก

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ความล่าช้าที่ไม่จำเป็น</p> <p>(๒) พิจารณาปัญหาในเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับพิธีการเข้าออกที่นำไปใช้กับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ</p> <p>(๓) พิจารณาข้อเสนอแนะที่มาจากคณะกรรมการอำนวยความสะดวกสนามบินรวมถึงการส่งประเด็นต่าง ๆ ไปยังคณะกรรมการตั้งกล่าวเพื่อทราบ</p> <p>(๔) ให้ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องรวมถึงหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับแผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ</p> <p>(๕) ส่งเสริมให้มีการจัดทำวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศในด้านต่าง ๆ ของการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน</p> <p>(๖) แจ้งความคืบหน้าเกี่ยวกับการพัฒนาที่มีนัยสำคัญในด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่อาจส่งผลกระทบต่อการค้าเป็นการเข้าออกจากประเทศไทยให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้ทราบ</p> <p>(๗) ทวีตร่วมกันเกี่ยวกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน</p> <p>(๘) ประสานความร่วมมือกับคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>มาตรา ๕๐/๔๔ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ประสาน กำกับและติดตามให้การดำเนินงานอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนต่อไปอย่างมีคุณภาพและประสิทธิภาพ ในเรื่อง</p> <p>(๑) จัดให้มีการสำรวจการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน เพื่อระบุความต้องการหรือความจำเป็นในการอำนวยความสะดวก</p> <p>(๒) จัดให้มีการตรวจสอบการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน และการดำเนินงานด้านความสะดวกในความสะดวกในการบินพลเรือน อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง</p> <p>(๓) จัดให้มีการดำเนินการเพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการปฏิบัติการในเรื่องพิธีการเข้าและออกของสนามบินสาธารณะในประเทศไทย</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ประสาน กำกับและติดตามให้การดำเนินงานอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนต่อไปอย่างมีคุณภาพและประสิทธิภาพ</p>
	<p>มาตรา ๕๐/๔๕ หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน ต้องจัดให้มีการอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม ณ สนามบินที่ให้บริการระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การสาธารณสุข และการอื่นที่เป็นการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน ให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องและต้อง</p>	<p>กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดให้มีการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนที่เหมาะสม เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดในภาคผนวก</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวก การดำเนินการเกี่ยวกับการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การสาธารณสุข และการอื่นที่เป็นการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน เป็นอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ให้คำแนะนำเพื่อประกอบการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเอกสารการเดินทาง การศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การสาธารณสุข การกักกันพืชและสัตว์ การบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น เพื่อการดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในภาคผนวกที่เกี่ยวข้อง	มาตรา ๕๐/๕๖ ให้ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ให้บริการระหว่างประเทศจัดให้มีคณะกรรมการอำนวยความสะดวกสนามบินขึ้นคณะหนึ่ง มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (๑) ปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนอำนวยความสะดวกภาคการบินพลเรือนแห่งชาติในระดับที่อยู่ในความรับผิดชอบของสนามบิน (๒) ศึกษาถึงปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับพิธีการเข้าและออกของอากาศยาน ผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ และคลังสินค้า ที่ได้รับผลกระทบ หากเป็นไปได้เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นภายในสนามบินระหว่างประเทศให้กำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังที่	กำหนดให้ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ให้บริการระหว่างประเทศจัดให้มีคณะกรรมการอำนวยความสะดวกสนามบินเพื่อทำหน้าที่กำหนด

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>(๓) เสนอปัญหาการดำเนินการที่คณะกรรมการอำนวยความสะดวกสภามบินไม่สามารถแก้ไขได้ให้คณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อทราบและหาแนวทางการแก้ไขต่อไป</p> <p>(๔) แจ้งข้อมูลต่อคณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติสำหรับการดำเนินการดำเนินงานที่ได้กระทำรวมถึงข้อเสนอแนะที่จัดทำขึ้นและส่งผลให้ล่วงหน้าก่อนการประชุมของคณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ”</p>	
	<p>มาตรา ๓๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๙/๑ มาตรา ๕๙/๒ และมาตรา ๕๙/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗</p> <p>“มาตรา ๕๙/๑ ห้ามมิให้บุคคลใดจุดและปล่อยหรือกระทำการใดเพื่อให้บังไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟ โคมควีน หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ขึ้นไปสู่อากาศ ซึ่งเป็นการรบกวนหรือก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศ หรือปฏิบัติการของอากาศยาน ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๘</p>	<p>กำหนดห้ามกิจกรรมบางประเภทที่เป็นการรบกวนหรือเกิดอันตรายต่อการเดินอากาศ ในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ</p>
	<p>มาตรา ๕๙/๒ ห้ามมิให้บุคคลใดดำเนินการดังต่อไปนี้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ</p> <p>ตามมาตรา ๕๘ เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p>	<p>กำหนดห้ามกิจกรรมบางประเภทในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ เว้นแต่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>(๑) บดอยแสงเลเซอร์หรือแสงไฟขึ้นไปสู่อากาศ</p> <p>(๒) บดอยคลื่นเสียง คลื่นวิทยุ หรือคลื่นแฮร์ตเซียนซึ่งเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า</p> <p>(๓) ใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้า</p> <p>(๔) กิจกรรมอื่นตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ซึ่งจะต้องกำหนดเท่าที่จำเป็นและไม่กระทบต่อชีวิตประจำวันหรือสร้างภาระแก่ประชาชนเกินสมควร</p>	
	<p>มาตรา ๕๘/๓ เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยของการบินพลเรือน ในกรณีที่จะดำเนินกิจกรรมตามมาตรา ๕๘/๑ หรือมาตรา ๕๘/๒ นอกเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๘ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อเป็นข้อห้ามหรือข้อปฏิบัติในการกระทำกิจกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดดังกล่าว โดยประกาศนั้น อาจกำหนดลักษณะของกิจกรรม เขตพื้นที่ที่ควบคุม ระยะเวลา และวิธีการหรือเงื่อนไขในการดำเนินการนั้น ได้ตามความเหมาะสมและเท่าที่จำเป็น ทั้งนี้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา</p> <p>เมื่อผู้อำนวยการได้ประกาศหลักเกณฑ์ตามวรรคหนึ่งในกิจกรรมใด หากกำหนดให้กิจกรรมนั้นจะกระทำได้อาจได้รับอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว นอกจากจะต้องได้รับอนุญาต อนุมัติ หรือกระทำการใด ๆ เพื่อให้</p>	<p>กำหนดเงื่อนไขการทำกิจกรรมตามมาตรา ๕๘/๑ หรือมาตรา ๕๘/๒ นอกเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๖๐ ถ้าปรากฏว่ามีการฝ่าฝืนต่อ            มาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง หรือฝ่าฝืนเงื่อนไขตามมาตรา ๕๙            วรรคสอง ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้            ผู้ฝ่าฝืนจัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง หรือตัด            หรือย้ายต้นไม้นั้นภายในเวลาที่กำหนด</p> <p>ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนคำสั่งของพนักงาน            เจ้าหน้าที่ตามวรรคก่อน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจ            จัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง หรือตัด หรือย้าย            ต้นไม้นั้นเสียเอง ค่าใช้จ่ายในการนี้ให้ผู้ฝ่าฝืนเป็นผู้ชดใช้</p>	<p>สามารถดำเนินการตามพรกษัตริย์บัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗            มาตรา ๖๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.            ๒๔๙๗</p>	<p>สามารถดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
	<p>สามารถดำเนินการตามพรกษัตริย์บัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗            มาตรา ๖๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.            ๒๔๙๗</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>“ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา ๕๙/๑ มาตรา ๕๙/๒ หรือมาตรา ๕๙/๓ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนปฏิบัติให้ถูกต้อง หากผู้ฝ่าฝืนนั้นมิได้ปฏิบัติตาม ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจใช้มาตรการเท่าที่จำเป็น เพื่อระงับเหตุแห่งการฝ่าฝืนดังกล่าวได้ และให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งให้เจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการบินโดยเร็ว”</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>กำหนดมาตรการที่จะดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนตามมาตรา ๕๙/๑ มาตรา ๕๙/๒ หรือมาตรา ๕๙/๓</p>
	<p>มาตรา ๓๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐/๔๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๑๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๖๐/๔๔ ให้จัดตั้งเงินทุนหมุนเวียนขึ้นทุนหนึ่งในการมทำอากาศยาน เรียกว่า “เงินทุนหมุนเวียนกรมทำอากาศยาน” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้จ่ายเกี่ยวกับ การปรับปรุงและพัฒนาด้านความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัยของผู้โดยสาร จัดหาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินอนุญาต สำหรับผู้โดยสาร การรักษาสิ่งแวดล้อมและลดมลพิษที่เกิดจากสนามบิน และสนับสนุนกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อประโยชน์ของผู้โดยสาร รวมทั้งเพื่อใช้จ่ายในการบริหารจัดการทำอากาศยานหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องได้ตามความจำเป็น</p>	<p>ปรับปรุงวัตถุประสงค์การจัดตั้ง ที่มาของเงินที่นำส่ง และการใช้จ่ายของเงินทุนหมุนเวียนกรมทำอากาศยาน</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>เงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน ประกอบด้วยเงินและทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เงินหรือทรัพย์สินที่ได้รับโอนจากเงินทุนหมุนเวียนตามมาตรา ๖๐/๔๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๔๕๑</p> <p>(๒) เงินอุดหนุนจากรัฐบาลหรือเงินที่ได้รับจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี ซึ่งรัฐมนตรีเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการขอรับการอุดหนุน โดยต้องระบุจำนวนและเหตุผลความจำเป็นในการขอรับการสนับสนุนดังกล่าวไปพร้อมกันด้วย</p> <p>(๓) เงินหรือทรัพย์สินที่สภามบินอนุญาตส่งเข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียนตามวรรคสาม</p> <p>(๔) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคหรืออุทิศให้</p> <p>(๕) ดอกผลของเงินหรือรายได้จากทรัพย์สินของเงินทุนหมุนเวียน</p> <p>ให้สภามบินอนุญาตนำส่งเงินที่จัดเก็บได้ ดังต่อไปนี้เข้าบัญชีเงินทุนหมุนเวียนตามวรรคหนึ่ง</p> <p>(๑) เงินค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นของสภามบินอนุญาตที่ดำเนินงานโดยกรมท่าอากาศยาน เรียกเก็บตามมาตรา ๕๖ (๒) (๓) (๔) และ (๕)</p> <p>(๒) เงินค่าบริการผู้โดยสารขาออกของสภามบินอนุญาตที่ดำเนินงานโดยกรมท่าอากาศยานเรียกเก็บตามมาตรา ๖๐/๓๗ วรรคสอง</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>(๓) เงินเพิ่มตามมาตรา ๖๐/๔๑ วรรคสาม</p> <p>(๔) เงินค่าบริการผู้โดยสารขาออกตามมาตรา ๖๐/๔๓</p> <p>(๕) เงินค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ที่เรียกเก็บเกินอัตราตามมาตรา ๖๐/๔๕</p> <p>(๖) เงินหรือทรัพย์สินอันเกิดจากการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของสนามบินอนุญาตที่ดำเนินงานโดยกรมท่าอากาศยาน ทั้งนี้ หากเงินหรือทรัพย์สินนั้นเกิดจากกรณีที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุ ให้เป็นไปตามความตกลงเป็นหนังสือระหว่างกรมการท่าอากาศยานกับกรมธนารักษ์</p> <p>เงินและทรัพย์สินของเงินทุนเวียนตามวรรคสอง ไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณและกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง</p> <p>การใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๖๐/๔๔ รวมถึงการลงทุนหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินของเงินทุนหมุนเวียนหรือการทำกรอื่นใดที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของเงินทุนเวียน ทั้งนี้ ในการใช้จ่ายเงินหรือทรัพย์สินของเงินทุนเวียนนั้น มิให้นำเงินหรือทรัพย์สินของเงินทุนเวียนตามวรรคสอง (๓) ไปใช้เงินยืมเงินที่เรียกเก็บตามวรรคสาม (๑) และ (๖) ไปใช้เงินกิจการเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าอากาศยานหรือ</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เว้นแต่เงินหรือทรัพย์สินที่เหลือจากการใช้จ่ายตามโครงการหรือแผนงานในปีก่อนหน้านั้น ให้สามารถนำเงินส่วนที่เหลือมาสมทบเป็นค่าใช้จ่ายในกิจการเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าอากาศยานหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกันได้</p> <p>หลักเกณฑ์ และวิธีการในการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการบริหารเงินทุนเวียนกำหนดโดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง</p> <p>นอกจากที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ การบริหารจัดการ คณะกรรมการบริหารเงินทุนเวียนและปฏิบัติหน้าที่ การบัญชีและการตรวจสอบ การประเมินผล และการอื่นที่เกี่ยวข้องกับเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารเงินทุนหมุนเวียน”</p>	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๓๕ ให้ยกเลิกความในหมวด ๗</p> <p>อุปัติเหตุ มาตรา ๖๑ มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ และ</p> <p>มาตรา ๖๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ พ.ศ. ๒๕๕๕ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน</p>	แก้ไขเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและเป็นไปตามภาคผนวก เพื่อแก้ไขปัญหาตามข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>หมวด ๗ อุบัติเหตุ</p>	<p>“หมวด ๗ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์  มาตรา ๖๑ ในหมวดนี้ “อุบัติเหตุ” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เกี่ยวข้องกับการบินของอากาศยาน อันเป็นผลให้ อากาศยานได้รับความเสียหายหรือสูญหาย หรือมีบุคคล ได้รับอันตรายแก่ชีวิตและร่างกาย ทั้งนี้ ตามที่ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ของ อากาศยานประกาศกำหนด</p>	<p>กำหนดความหมายของอุบัติเหตุ โดยให้เป็นไป ตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ ของอากาศยานประกาศกำหนด</p>
	<p>“อุบัติเหตุการณ์” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เกี่ยวข้องกับการบินของอากาศยาน ซึ่งมี ผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการ ปฏิบัติการของอากาศยานดังกล่าว แต่ไม่รวมถึงอุบัติเหตุ</p>	<p>กำหนดลักษณะของอุบัติเหตุการณ์</p>
	<p>“อุบัติเหตุการณ์รุนแรง” หมายความว่า อุบัติการณ์ ที่เกี่ยวข้องกับกรณีแวดล้อมที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิด อุบัติเหตุขึ้นตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและ อุบัติเหตุการณ์ของอากาศยานประกาศกำหนด</p>	<p>กำหนดลักษณะของอุบัติเหตุการณ์รุนแรงโดยให้ เป็นไปตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและ อุบัติเหตุการณ์ของอากาศยานประกาศกำหนด</p>
	<p>“การพิทักษ์อากาศยาน” หมายความว่า การดูแลรักษาและคุ้มครองอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ</p>	<p>กำหนดความหมายและขอบเขตของการพิทักษ์ อากาศยาน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... หรือปฏิกรณ์รุนแรง รวมทั้งส่วนของอากาศยาน สิ่งที่อยู่ในอากาศยาน นอกอากาศยาน ภายในระยะเวลาที่จำเป็นเพื่อวัตถุประสงค์ในการสอบสวน และให้หมายความรวมถึงการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อันเนื่องมาจากการเข้าถึง การเอาไป การทำให้เสียหาย ทำลาย หรือทำให้เสื่อมสภาพ หรือการกระทำให้ใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนของอากาศยานหรือสิ่งต่าง ๆ ของอากาศยานซึ่งประสงค์ปฏิบัติเหตุหรือปฏิบัติการรุนแรง	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	“การสอบสวน” หมายความว่า กระบวนการเกี่ยวกับการรวบรวม การบันทึกและวิเคราะห์ข้อมูล รายละเอียดเกี่ยวกับพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง การสรุปสาเหตุและปัจจัยก่อเหตุ การออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและปฏิบัติการ	กำหนดลักษณะและวิธีการการสอบสวน
	“เครื่องบันทึกการบิน” หมายความว่า เครื่องบันทึกที่ติดตั้งบนอากาศยาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุหรือปฏิบัติการ	กำหนดความหมายของเครื่องบันทึกการบิน
	“สำนักงาน กสอ.” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและปฏิบัติการของอากาศยาน	กำหนดค้ำยของสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและปฏิบัติการของอากาศยาน

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... "ผู้อำนวยการ กสอ." หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ของอากาศยาน	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม กำหนดค่าของผู้อำนวยความสะดวก คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของ อากาศยาน
มาตรา ๒๓ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้ง คณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่อง ใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานใน ราชอาณาจักร	ส่วนที่ ๑ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของ อากาศยาน  มาตรา ๒๒ ให้มีคณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานขึ้นคณะหนึ่ง เรียกโดยย่อว่า "กสอ." ประกอบด้วยประธานกรรมการ รองประธานกรรมการคนหนึ่ง และกรรมการอื่นอีกไม่เกิน เจ็ดคน ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของ คณะรัฐมนตรี จากผู้ซึ่งมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ ด้านการปฏิบัติการบิน ด้านวิศวกรรมอากาศยาน ด้านเวชศาสตร์การบิน ด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ ด้านกฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน อันเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของ กสอ. ให้มีกรรมการ กสอ. ซึ่งทำงานเต็มเวลาจำนวน สามคน ให้ผู้อำนวยการ กสอ. เป็นเลขานุการของ กสอ. และให้ปลัดกระทรวงคมนาคมโดยคำเสนอแนะของ ผู้อำนวยการ กสอ. แต่งตั้งข้าราชการในสำนักงาน กสอ.	กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและ อุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) องค์ประกอบของ คณะกรรมการ กสอ. โดยให้สำนักงาน กสอ. เป็นหน่วย ธุรการ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>จำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ การแต่งตั้งประธานกรรมการ รองประธาน กรรมการ และกรรมการ กสอ. ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่คณะรัฐมนตรีประกาศกำหนด ให้สำนักงาน กสอ. ทำหน้าที่เป็นหน่วยธุรการ ของ กสอ. รับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกและสนับสนุนใน ด้านวิชาการ การศึกษาและค้นคว้าข้อมูล และกิจการ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกาปฏิบัติหน้าที่ของ กสอ. และ คณะอนุกรรมการที่ กสอ. แต่งตั้ง รวมทั้งปฏิบัติการอื่น ตามที่กำหนดในหมวดนี้ หรือตามที่ กสอ. มอบหมาย</p> <p>มาตรา ๖๓ นอกจากคุณสมบัติตามมาตรา ๖๒ วรรคหนึ่ง ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และ กรรมการ กสอ. ต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(๑) มีสัญชาติไทย</p> <p>(๒) อายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปี</p> <p>(๓) ไม่เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง กรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งในพรรคการเมือง หรือสมาชิกหรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง</p> <p>(๔) ไม่เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของ สำนักราชการหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งมีผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของ กสอ.</p> <p>(๕) ไม่เป็นกรรมการในส่วนราชการหรือ</p>	กำหนดคุณสมบัติของกรรมการ กสอ.

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>หน่วยงานของรัฐซึ่งมีผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของ กสอ.</p> <p>(๖) ไม่เป็นกรรมการ หรือดำรงตำแหน่งหรือประกอบกรใด ๆ ในกิจการของเอกชนหรือองค์กรวิชาชีพ ซึ่งอาจเกิดผลประโยชน์ทับซ้อนหรือขัดกับการปฏิบัติหน้าที่ของ กสอ.</p> <p>(๗) คุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>ผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ กสอ. ต้องแสดงเอกสารหลักฐานเป็นที่เชื่อได้ว่าตนได้ลาออกหรือพ้นจากตำแหน่ง หรือเลิกประกอบอาชีพหรือการประกอบการตาม (๔) หรือ (๖) ต่อผู้อำนวยการ กสอ. ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง หากผู้ซึ่งได้รับแต่งตั้งมิได้ดำเนินการภายในระยะเวลาที่กำหนด ถือว่าผู้นั้นไม่เคยได้รับการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการ กสอ. แล้วแต่กรณี</p>	
	<p>มาตรา ๖๔ ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ กสอ. มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปีนับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง</p> <p>ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ กสอ. ซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระ ให้อยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าประธานกรรมการ</p>	กำหนดวาระของกรรมการ กสอ.



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... รองประธานกรรมการ และกรรมการ กสอ. ที่ได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๖๔/๑ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการ กสอ. พ้นจากตำแหน่ง เมื่อ</p> <p>(๑) ตาย</p> <p>(๒) ลาออก</p> <p>(๓) มีอายุครบเจ็ดสิบปี</p> <p>(๔) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ</p> <p>(๕) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๖๓.</p> <p>(๖) ต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก แม้จะมีการรอลงโทษ เว้นแต่เป็นการรอลงโทษในความผิดอันได้กระทำโดยประมาท ความผิดลหุโทษ หรือความผิดฐานหมิ่นประมาท</p> <p>(๗) คณะรัฐมนตรีให้ออกตามคำแนะนำของรัฐมนตรี เพราะหย่อนความสามารถ บกพร่องหรือทุจริตต่อหน้าที่ หรือมีความประพฤติเสื่อมเสีย</p> <p>ในกรณีของกรรมการ กสอ. ซึ่งทำงานเต็มเวลา หากไม่สามารถปฏิบัติงานได้เต็มเวลาให้ถือเป็นเหตุพ้นจากตำแหน่งตามวรรคหนึ่งด้วย</p> <p>ในกรณีที่ประธานกรรมการ รองประธาน</p>	กำหนดเรื่องการพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระของกรรมการ กสอ.

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๓๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>กรรมการ หรือกรรมการ กสอ. พันจ่าตำแหน่งตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง แล้วแต่กรณี ให้ กสอ. ประกอบด้วยกรรมการ กสอ. เท่าที่เหลืออยู่และให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ เว้นแต่มีประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการ กสอ. รวมกันเหลืออยู่ไม่ถึงห้าคน และให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการ กสอ. แทนตำแหน่งที่ว่าง โดยผู้ได้รับการแต่งตั้งนั้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ หรือกรรมการ กสอ. ซึ่งตนแทน</p>	
	<p>มาตรา ๖๔/๒ ในกรณีที่มีการ กสอ. พันจ่าตำแหน่งตามวรรคสามมาตรา ๖๔หรือด้วยเหตุอื่นใดตามมาตรา ๖๔/๑ ให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งกรรมการ กสอ. โดยเร็ว</p>	<p>กำหนดการแต่งตั้งกรรมการ กสอ. แทนตำแหน่งที่ว่าง</p>
	<p>มาตรา ๖๔/๓ การประชุม วิธีการประชุม การลงมติ และการปฏิบัติหน้าที่ของ กสอ. ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ กสอ. กำหนด</p>	<p>กำหนดวิธีการประชุมของ กสอ.</p>
	<p>มาตรา ๖๔/๔ กสอ. มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวน และการกำกับติดตามการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์</p>	<p>กำหนดอำนาจหน้าที่ของ กสอ.</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ร่นแรงของอากาศยาน</p> <p>(๒) ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ ร่นแรงของอากาศยาน</p> <p>(๓) เข้าร่วมในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ของอากาศยานที่ดำเนินการโดยรัฐ ต่างประเทศตามความเหมาะสม</p> <p>(๔) วิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการบิน และข้อมูลอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ของอากาศยาน</p> <p>(๕) จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการณ์ ร่นแรงของอากาศยาน</p> <p>(๖) เสนอแนะมาตรการการเชิงป้องกันให้กับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย ผู้ดำเนินการเดินอากาศ</p> <p>ผู้ดำเนินการสนามบิน หรือหน่วยงานที่มีอำนาจ ดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ และติดตามการดำเนินการ</p> <p>(๗) จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้กับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และองค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศตามที่เหมาะสม</p> <p>(๘) พิจารณาข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัย จากรัฐต่างประเทศ เพื่อส่งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับ ไปพิจารณาดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ กสอ. ประกาศกำหนด</p> <p>(๙) จัดทำรายงานผลการดำเนินการประจำปี</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>เสนอคณะรัฐมนตรีและคณะกรรมการการบินพลเรือน (๑๐) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติหรือกฎหมายอื่น หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย</p> <p>การดำเนินการตาม (๑) (๒) (๔) และ (๕) กสอ. จะกำหนดเพื่อความเหมาะสมตามลักษณะของอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ หรืออุบัติการณ์รุนแรงก็ได้</p> <p>ในกรณีที่เกี่ยวข้องไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำ หรือข้อเสนอตาม (๒) โดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้ กสอ. รายงานให้รัฐมนตรีทราบเพื่อสั่งการต่อไป</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง กสอ. อาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการใด ๆ ตามที่ กสอ. มอบหมายได้</p> <p>การปฏิบัติหน้าที่ของ กสอ. ตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นไปโดยสอดคล้องกับอนุสัญญา</p>	
	<p>มาตรา ๖๔/๕ ให้กรรมการ กสอ. และ อนุกรรมการ กสอ. ได้รับค่าตอบแทนและประโยชน์ อย่างอื่นตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด ซึ่งอย่างน้อยให้มี สิทธิในการได้รับค่าใช้จ่ายในการเดินทางเช่นเดียวกับ ผู้ดำรงตำแหน่งประเภทบริหารระดับสูงตามพระราช กฤษฎีกาว่าด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ</p>	<p>กำหนดค่าตอบแทนของ กสอ.</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗</p> <p>มาตรา ๖๔ ให้คณะกรรมการสอบสวนที่ได้แต่งตั้งขึ้นตามมาตรา ๖๓ มีอำนาจดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เข้าไปในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุนั้นตกหรือปรากฏอยู่</p> <p>(๒) สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุ</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>ส่วนที่ ๒</p> <p>การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์</p> <p>มาตรา ๖๔/๖ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง ให้ กสอ. มีอำนาจดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(๑) เข้าไปในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ หรือสิ่งที่ยานอากาศยานนั้นบรรทุกมา ตก หรือปรากฏอยู่</p> <p>(๒) ควบคุม ตรวจสอบ หรือค้นอากาศยาน สิ่งของหรือสิ่งใด ๆ ในอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์</p> <p>(๓) เข้าไปเพื่อตรวจหรือค้นในสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานซึ่งอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ใช้เป็นที่ขึ้นหรือลง หรือในสถานที่ตั้งหน่วยงานที่ให้บริการจราจรทางอากาศหรือสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๔) ตรวจหรือค้นเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวน ให้มีอำนาจยึดหรือเข้าควบคุมเอกสารหรือวัตถุอันเป็นหลักฐานดังกล่าว</p>	<p>พระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗</p> <p>มาตรา ๖๔ ให้คณะกรรมการสอบสวนที่ได้แต่งตั้งขึ้นตามมาตรา ๖๓ มีอำนาจดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) เข้าไปในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุนั้นตกหรือปรากฏอยู่</p> <p>(๒) สั่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุ</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>กำหนดอำนาจของ กสอ. เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง</p>
--	---	--	--

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
<p>ได้ แต่ต้องจัดทำบัญชีเอกสารและวัตถุตั้งกล่าวไว้เจ้าของ หรือผู้ครอบครองเอกสารหรือวัตถุนั้นไว้ด้วย</p> <p>(๕) ตรวจสอบหรือสั่งให้มีการตรวจสอบอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุหรือ อุบัติการณ์ หรืออากาศยานหรือส่วนของอากาศยานแบบ เดียวกันกับอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ นั้น หรือตรวจสอบหรือสั่งให้มีการตรวจสอบสิ่งของหรือ วัตถุอื่นใด เพื่อนำผลมาประกอบตรวจสอบสวน</p> <p>(๖) สั่งให้บุคคลที่เกี่ยวข้องให้ถ้อยคำ หรือส่ง เอกสารหรือวัตถุใดอันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง กสอ. อาจ มอบหมายให้สำนักงาน กสอ. หรือหน่วยงานหรือบุคคลที่ กสอ. แต่งตั้ง ดำเนินการตามวรรคหนึ่งทั้งหมดหรือ บางส่วน และอาจร้องขอให้หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่อื่นที่ เกี่ยวข้องช่วยดำเนินการหรือสนับสนุนได้</p> <p>ให้หน่วยงานหรือบุคคลที่ กสอ. แต่งตั้งหรือ หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ซึ่งได้รับการร้องขอตามวรรคสอง ได้รับค่าใช้จ่ายหรือค่าตอบแทนที่จำเป็นตามสมควรแก่ กรณี ตามหลักเกณฑ์และอัตราที่ กสอ. กำหนดโดยความ เห็นชอบของกระทรวงการคลัง โดยเบิกจ่ายจากเงิน งบประมาณของสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวง คมนาคม</p>		

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๖๔/๗ ในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุร้ายแรงของอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้ ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการได้ข้อมูลสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยในการเดินอากาศเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุและอุบัติเหตุร้ายแรงทำนองเดียวกันขึ้นอีก โดยมีใช้เป็นการสอบสวนเพื่อการกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับผิดชอบว่าทางใด ๆ ให้ กสอ. มีอำนาจสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) กรณีเกิดขึ้นในราชอาณาจักร</p> <p>(๒) กรณีเกิดขึ้นแก่อากาศยานไทยซึ่งมิได้เกิดขึ้นตาม (๑) โดย</p> <p>(ก) อยู่ในอาณาเขตของรัฐที่ไม่ใช่ภาคีแห่งอนุสัญญาโดยรัฐนั้นไม่ประสงค์จะดำเนินการสอบสวนตามอนุสัญญา</p> <p>(ข) อยู่ในพื้นที่ที่ไม่ใช่อาณาเขตของรัฐใด</p> <p>การสอบสวนตามหมวดนี้ นอกจากการดำเนินการให้เป็นไปตามวรรคหนึ่งแล้วต้องดำเนินการแยกออกจากการสอบสวนหรือการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม และการดำเนินการใด ๆ ของหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจหน้าที่สอบสวนตามกฎหมายอื่นที่มุ่งหมายให้ได้ตัวผู้กระทำให้เกิดเหตุดังกล่าวหรือบุคคลใดซึ่งจะต้องรับโทษตามที่มีกฎหมายนั้นบัญญัติ</p> <p>กสอ. อาจดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่มีผลกระทบหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการ</p>	<p>กำหนดวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุร้ายแรงของอากาศยาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุในทำนองเดียวกันอีก</p> <p>กำหนดเขตพื้นที่ที่ กสอ. มีอำนาจสอบสวน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ปฏิบัติการของอากาศยานอย่างมีนัยสำคัญได้ การสอบสวนอุบัติเหตุการดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ กสอ. กำหนด ซึ่งอาจกำหนดในลักษณะเดียวกับ การสอบสวนอุบัติเหตุการรุนแรงได้</p> <p>เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุรุนแรงของอากาศยานตามพระราชบัญญัตินี้ กสอ. อาจจัดให้มีการทำข้อตกลงการปฏิบัติงานกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่สอบสวนตามกฎหมายอื่นนั้นได้</p>	
	<p>มาตรา ๒๔/๘ ในการสอบสวนตามมาตรา ๒๔/๗ กสอ. ต้องดำเนินการโดยอิสระ และปราศจากการแทรกแซง ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม และคำนึงถึงความมุ่งหมายในการสอบสวนเพื่อหาสาเหตุของอุบัติเหตุและอุบัติเหตุการ และความปลอดภัยในการเดินอากาศเป็นสำคัญ</p> <p>ห้ามมิให้หน่วยงานตามมาตรา ๒๔/๗ วรรคสาม เรียกประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ กรรมการ กสอ. หรืออนุกรรมการ กสอ. และหน่วยงานหรือบุคคล ซึ่ง กสอ. มอบหมายเกี่ยวกับ การสอบสวน ไปเป็นพยาน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อกล่าวหาและความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการสอบสวนของหน่วยงานนั้น</p>	<p>กำหนดให้การสอบสวนของ กสอ. ต้อง ดำเนินการโดยอิสระ ปราศจากการแทรกแซง</p>
	<p>มาตรา ๒๔/๙ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวน กสอ. อาจร้องขอให้รัฐต่างประเทศช่วยในการสอบสวน หรือรับการร้องขอให้ดำเนินการสอบสวนจากรัฐ</p>	<p>ให้ กสอ. ร้องขอให้รัฐต่างประเทศช่วยในการสอบสวนหรือรับการร้องขอให้ดำเนินการสอบสวนจากรัฐต่างประเทศได้ตามที่เห็นสมควร</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๖๑ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักรหรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ หรือผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งอุบัติเหตุนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า และทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนด และดำเนินการทั้งปวงตามกฎหมายว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยาน</p> <p>เมื่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้รับแจ้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบโดยเร็ว</p>	<p>ต่างประเทศได้ตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ โดยเป็นไปตามที่กำหนดในอนุสัญญา</p> <p>รัฐต่างประเทศอาจร้องขอเพื่อแต่งตั้งผู้แทนที่ปรึกษา หรือผู้เชี่ยวชาญ เข้าร่วมในการสอบสวนของ กสอ. ตามหมวดนี้ ภายใต้การดูแลของ กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมาย ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในข้อบังคับ กสอ.</p> <p>มาตรา ๖๔/๑๐ เมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงเกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักร หรืออากาศยานซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยแต่อยู่นอกราชอาณาจักร ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยาน ผู้ครอบครองอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ หน่วยซ่อม ผู้ให้บริการเดินอากาศ หรือผู้ดำเนินการดำเนินงานสนามบิน แจ้งต่อ กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมาย โดยไม่ชักช้า และจัดทำรายงานเบื้องต้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ดังกล่าว ทั้งนี้ หลักเกณฑ์และวิธีการในการแจ้งและการจัดทำรายงานเบื้องต้นให้เป็นไปตามข้อบังคับ กสอ. ข้อบังคับ กสอ. ตามวรรคหนึ่ง ต้องประกาศให้ทราบเป็นการทั่วไป</p> <p>มาตรา ๖๔/๑๑ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ห้ามมิให้บุคคลใดปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานหรือสิ่งที่ยานหรือนั้นบรรทุกมา</p>	<p>กำหนดให้มีภาระงานที่เพิ่มมากขึ้น เมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักรหรืออากาศยานซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยแต่อยู่นอกราชอาณาจักร</p> <p>กำหนดข้อห้ามมิให้บุคคลใดเข้ามาเกี่ยวข้องกับอากาศยานที่ประสบภัย เว้นแต่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วนเพื่อความปลอดภัยหรือถูกเรียกให้ช่วยเหลือ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๖๒ เมื่อเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร ให้อากาศยานนั้นอยู่ในความพิทักษ์ของปลัดกระทรวงคมนาคม หรือผู้ซึ่งปลัดกระทรวงคมนาคมมอบหมาย และห้ามมิให้บุคคลใดปฏิบัติกรอย่างหนึ่งอย่างใดแก่อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากปลัดกระทรวงคมนาคมหรือผู้ซึ่งปลัดกระทรวงคมนาคมมอบหมาย พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ เว้นแต่กรณีจำเป็นเพื่อ</p> <p>(๑) ให้ความ ไปรษณีย์ภัณฑ์และสัตว์พันภัย</p> <p>(๒) คุ้มครองอากาศยานนั้นมิให้เสียหายโดยไฟไหม้หรือเหตุอื่นใด</p> <p>(๓) ป้องกันภัยอันตรายมิให้เกิดแก่ประชาชน</p> <p>(๔) เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นมิให้กีดขวางต่อการเดินอากาศหรือการขนส่งอย่างอื่น</p> <p>(๕) เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นไปสู่ที่ปลอดภัยเมื่ออัปปางในน้ำ หรือ</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>เว้นแต่มีเหตุจำเป็นเร่งด่วนเพื่อความปลอดภัยแก่บุคคลหรือเพื่อคุ้มครองอากาศยานนั้นมิให้เกิดความเสียหายจากเหตุเพลิงไหม้หรือเหตุอื่นที่จะทำให้อากาศยาน ส่วนของอากาศยาน หรือสิ่งที่ยานอากาศยานนั้นบรรทุกมาถูกทำลายลง หรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจเรียกให้ช่วยเหลือ</p>	<p>กำหนดให้อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ และสิ่งที่ยานอากาศยานนั้นบรรทุกมาอยู่ในความพิทักษ์ของ กสอ.</p>
<p>มาตรา ๖๔/๑๒ เมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงตามมาตรา ๖๔/๗ วรรคสอง เกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร ให้อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้น และสิ่งที่ยานอากาศยานนั้นบรรทุกมาอยู่ในความพิทักษ์อากาศยานของ กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมาย ทั้งนี้ ต้องเป็นไปเท่าที่จำเป็นเพื่อการสอบสวน</p> <p>ลักษณะของอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงและหลักเกณฑ์และวิธีการ ในการพิทักษ์อากาศยานตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อบังคับ กสอ.</p> <p>ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศมีหน้าที่เคลื่อนย้ายอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง หากไม่ดำเนินการ ให้ กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมาย มีคำสั่งเป็นหนังสือให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ เคลื่อนย้ายอากาศยานภายในเวลาที่กำหนด ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนคำสั่งดังกล่าว ให้ กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมายมีอำนาจเคลื่อนย้ายอากาศยานนั้นเอง โดยค่าใช้จ่ายในการ</p>	<p>มาตรา ๖๔/๑๒ เมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงตามมาตรา ๖๔/๗ วรรคสอง เกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร ให้อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้น และสิ่งที่ยานอากาศยานนั้นบรรทุกมาอยู่ในความพิทักษ์อากาศยานของ กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมาย ทั้งนี้ ต้องเป็นไปเท่าที่จำเป็นเพื่อการสอบสวน</p> <p>ลักษณะของอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงและหลักเกณฑ์และวิธีการ ในการพิทักษ์อากาศยานตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามข้อบังคับ กสอ.</p> <p>ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศมีหน้าที่เคลื่อนย้ายอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง หากไม่ดำเนินการ ให้ กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมาย มีคำสั่งเป็นหนังสือให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ เคลื่อนย้ายอากาศยานภายในเวลาที่กำหนด ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนคำสั่งดังกล่าว ให้ กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมายมีอำนาจเคลื่อนย้ายอากาศยานนั้นเอง โดยค่าใช้จ่ายในการ</p>	<p>กำหนดให้อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ประสบเหตุ</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>(๖) เคลื่อนย้ายสิ่งของหรือสินค้าให้พ้นภัยอันตราย ในกรณีนี้ให้ทำภายใต้ความควบคุมดูแลของ ปลัดกระทรวงคมนาคม หรือผู้ซึ่งปลัดกระทรวงคมนาคม มอบหมาย พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ....</p> <p>เคลื่อนย้ายอากาศยานนั้น ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้รับผิดชอบ</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
	<p>มาตรา ๖๔/๑๓ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวน และการรักษาไว้ซึ่งพยานหลักฐาน ให้ กสอ. ประกาศ กำหนดพื้นที่ที่อุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นและ บริเวณโดยรอบของพื้นที่นั้นเป็นพื้นที่ควบคุมการ สอบสวน และประกาศให้ทราบเป็นการทั่วไป โดย กำหนดระยะเวลาได้ไม่เกินสิบห้าวัน และหากมีความ จำเป็นอาจขยายระยะเวลาได้ไม่เกินสิบห้าวัน ทั้งนี้ ต้อง จัดให้มีเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ควบคุมการ สอบสวนดังกล่าวไว้ด้วย</p> <p>เมื่อได้มีการประกาศพื้นที่ควบคุมการสอบสวน ตามวรรคหนึ่งแล้ว ห้ามมิให้บุคคลใดที่ไม่มีหน้าที่ เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ควบคุมการสอบสวน หรือ ปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่อากาศยานหรือส่วนของ อากาศยานนั้น และสิ่งของที่อากาศยานนั้นบรรทุกมา เว้นแต่ได้รับอนุญาตจาก กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมาย ในกรณีที่ไม่มีความจำเป็นต้องควบคุมพื้นที่ตาม วรรคหนึ่งแล้ว ให้ กสอ. ประกาศยกเลิกพื้นที่ควบคุมการ สอบสวน และประกาศให้ทราบเป็นการทั่วไป</p>	<p>กำหนดให้ กสอ. ประกาศพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ หรืออุบัติเหตุร้ายแรงเป็นพื้นที่ควบคุมการสอบสวน</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>มาตรา ๖๔/๑๔ ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร และมีบุคคลถึงแก่ความตาย ให้ กสอ. แจ้งผู้มีอำนาจหน้าที่ชั้นสูงสุดพลีกศพตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาดำเนินการชั้นสูงสุดพลีกศพโดยพลัน และรายงานผลการชั้นสูงสุดพลีกศพแก่ กสอ. โดยเร็ว</p> <p>ในกรณีบุคคลถึงแก่ความตายตามวรรคหนึ่ง เป็นผู้ประจำหน้าที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ให้ กสอ. ร่วมกันกับผู้ผู้มีอำนาจหน้าที่ตามวรรคหนึ่งจัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการชั้นสูงสุด เพื่อให้ได้ข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการสอบสวน</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>กรณีที่มีบุคคลถึงแก่ความตายในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยาน ให้มีการชั้นสูงสุดพลีกศพตามประมวลกฎหมายอาญา และรายงานผลการชั้นสูงสุดพลีกศพแก่ กสอ. โดยเร็ว</p>
	<p>มาตรา ๖๔/๑๕ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุการณ์รุนแรง ให้ผู้ประจำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุการณ์รุนแรงนั้นเข้ารับการตรวจทางการแพทย์โดยเร็ว หากผู้ประจำหน้าที่ดังกล่าวไม่เข้ารับการตรวจ ให้ กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมายมีอำนาจควบคุมผู้ประจำหน้าที่นั้นเพื่อนำตัวไปรับการตรวจทางการแพทย์ได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในข้อบังคับ กสอ. และให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นนำส่งผลการตรวจทางการแพทย์ให้ กสอ. โดยไม่ชักช้า</p>	<p>กำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุการณ์เข้ารับการตรวจทางการแพทย์</p>
	<p>มาตรา ๖๔/๑๖ ในกรณีที่ต้องมีการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุการณ์รุนแรง กสอ. จะดำเนินการเอง</p>	<p>การแต่งตั้งอนุกรรมการ เพื่อรับผิดชอบการสอบสวน องค์ประกอบของอนุกรรมการ และอำนาจ</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... หรือแต่งตั้งอนุกรรมการ กสอ. ซึ่งประกอบด้วยกรรมการ กสอ. ซึ่งปฏิบัติงานเต็มเวลาคนหนึ่งเป็นประธาน อนุกรรมการ และอนุกรรมการอื่นจำนวนไม่เกินสี่คน ซึ่งแต่งตั้งจากบุคคลซึ่งเป็นหรือมิได้เป็นข้าราชการหรือพนักงานราชการของสำนักงาน กสอ. ได้ เพื่อทำหน้าที่ และรับผิดชอบในการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงนั้น</p> <p>ในการแต่งตั้งอนุกรรมการ กสอ. ตามวรรคหนึ่ง ให้ กสอ. แต่งตั้งจากผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง ซึ่งมีคุณสมบัติ ความรู้ความสามารถ ตามข้อบังคับ กสอ. ในกรณี กสอ. อาจจัดทำบัญชีรายชื่อผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญดังกล่าวไว้ด้วยก็ได้</p> <p>ให้อนุกรรมการ กสอ. ตามวรรคหนึ่ง มีอำนาจ และหน้าที่ในการสอบสวนเช่นเดียวกับ กสอ. และเมื่อดำเนินการสอบสวนเสร็จสิ้นให้อนุกรรมการ กสอ. ดำเนินการสอบสวนเสร็จสิ้นให้อนุกรรมการ กสอ. รายงานผลการสอบสวน และจัดทำรายงานการสอบสวน อุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงเพื่อจัดทำรายงาน ฉบับสุดท้ายตามมาตรา ๖๔/๑๙ ต่อ กสอ.</p> <p>การปฏิบัติหน้าที่และการสอบสวนของ อนุกรรมการ กสอ. ให้เป็นไปตามข้อบังคับ กสอ.</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>หน้าที่ของอนุกรรมการ</p>
	<p>มาตรา ๖๔/๑๗ ห้ามมิให้ผู้ใดเปิดเผย บันทึกเสียงหรือเสียงที่บันทึกภายในห้องนักบิน และ บันทึกภาพหรือภาพและเสียงที่บันทึกในบันทึกภาพขณะ</p>	<p>กำหนดห้ามเปิดเผยบันทึกเสียงภายในห้องนักบิน และบันทึกภาพขณะทำการบินที่อยู่ในเครื่องบินที่การบิน รวมถึงข้อความที่ถอดจากบันทึก</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ทำการบินที่อยู่ในเครื่องบินที่การบิน รวมถึงข้อความที่ถอดจากบันทึกดังกล่าว ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เว้นแต่เป็นการเปิดเผยเพื่อประโยชน์ในการสอบสวนตามหมวดนี้ หรือการสอบสวนหรือการดำเนินการอื่นใดตามที่มีกฎหมายกำหนด</p>	
	<p>มาตรา ๖๔/๑๘ ในการสอบสวนตามหมวดนี้ ให้ กสอ. และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนรักษาความลับของข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนที่อยู่ในความครอบครองหรือพิทักษ์ของ กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมาย โดยจะเปิดเผยข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานดังกล่าวได้เฉพาะเท่าที่จำเป็นและเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวนเท่านั้น</p> <p>ข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนตามวรรคหนึ่ง ได้แก่</p> <p>(๑) บันทึกเสียงภายในห้องนักบิน บันทึกภาพขณะทำการบิน และข้อความที่ถอดจากบันทึกดังกล่าว</p> <p>(๒) บันทึกข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ดังนี้</p> <p>(ก) ถ้อยคำของบุคคลซึ่งให้ไว้ต่อ กสอ.</p> <p>(ข) การติดต่อสื่อสารระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการของอากาศยาน</p> <p>(ค) ข้อมูลทางการแพทย์หรือข้อมูลส่วนบุคคลของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์นั้น</p> <p>(ง) บันทึกต่าง ๆ จากหน่วยควบคุม</p>	<p>กำหนดห้ามมิให้เปิดเผยเอกสารหรือหลักฐานเกี่ยวกับการสอบสวน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>การจราจรทางอากาศและข้อความที่ถอดจากบันทึกดังกล่าว</p> <p>(จ) การวิเคราะห์และความเห็นของ กสอ. และผู้ที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับข้อมูลต่าง ๆ ของอุบัติเหตุและอุบัติการณ์</p> <p>(ฉ) ร่างรายงานของการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์</p> <p>(๓) บันทึกข้อมูล เอกสาร หรือหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนที่ กสอ. ประกาศกำหนด</p>	<p>กำหนดให้ กสอ. จัดทำรายงานฉบับสุดท้ายการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์</p>
	<p>มาตรา ๖๔/๑๔ ให้ กสอ. จัดทำรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงให้แล้วเสร็จโดยเร็ว</p> <p>ก่อน กสอ. จัดทำเป็นรายงานฉบับสุดท้ายตามวรรคหนึ่ง ให้ กสอ. ส่งร่างรายงานฉบับสุดท้ายให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องหรือรัฐต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แสดงข้อคิดเห็นต่อร่างรายงานดังกล่าวตามระยะเวลาที่เห็นสมควร</p> <p>ผู้ที่เกี่ยวข้อง รัฐต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และวิธีการร่างรายงานฉบับสุดท้ายตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ กสอ. กำหนด ทั้งนี้ ผู้ที่เกี่ยวข้องและรัฐต่างประเทศต้องมีมาตรการป้องกันมิให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายละเอียดในร่างรายงานดังกล่าว</p> <p>รายงานฉบับสุดท้ายไม่สามารถนำไปใช้ใน</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>กระบวนการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กระบวนการยุติธรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ที่มุ่งกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับโทษ”</p>	
	<p>มาตรา ๓๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ๖๔/๒๐ มาตรา ๖๔/๒๑ มาตรา ๖๔/๒๒ มาตรา ๖๔/๒๓ มาตรา ๖๔/๒๔ มาตรา ๖๔/๒๕ มาตรา ๖๔/๒๖ มาตรา ๖๔/๒๗ และมาตรา ๖๔/๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗</p>	<p>เพิ่มเติมหมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และเป็นไปตามภาคผนวก เพื่อแก้ไขปัญหาดำเนินการข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO</p>
	<p>“หมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย  มาตรา ๖๔/๒๐ ในหมวดนี้ “การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย” ให้หมายความรวมถึง การค้นหาและช่วยเหลือผู้ที่เกี่ยวข้องจากอากาศยานด้วย</p>	<p>กำหนดค่านิยมที่ใช้ในหมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย</p>
	<p>“สำนักงาน กชย.” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย</p>	<p>กำหนดค่านิยมของสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... “ผู้อำนวยการ กษย.” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานและเรือที่ประสบภัย	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม กำหนดค่าของผู้อำนวยการสำนักงาน คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ ประสบภัย
	มาตรา ๖๔/๒๑ ให้มีคณะกรรมการค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติขึ้นคณะหนึ่ง เรียกโดยย่อว่า “กษย.” ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวง คมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ผู้บัญชาการทหาร สูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นกรรมการ ให้ผู้อำนวยการทำหน้าที่เป็นกรรมการและ เลขานุการ และให้ปลัดกระทรวงคมนาคมโดยข้อเสนอ ของผู้อำนวยการแต่งตั้งข้าราชการในสำนักงาน กษย. จำนวนไม่เกินสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ	กำหนดให้มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานที่ประสบภัย (กษย.) และองค์ประกอบของ กษย.
	มาตรา ๖๔/๒๒ ให้ กษย. มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้ (๑) กำหนดนโยบาย แนวทาง มาตรการ และ เขตความร่วมมือขอรับการค้นหาและช่วยชีวิตของ ประเทศไทย	กำหนดอำนาจหน้าที่ของ กษย.

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>(๒) เห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ โดยคำนึงถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ</p> <p>(๓) กำหนดมาตรฐานในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตราย ให้สอดคล้องกับมาตรฐานตามภาคผนวก</p> <p>(๔) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย รวมทั้งการออกประกาศหรือคำสั่งเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังกล่าว</p> <p>(๕) วางระเบียบเกี่ยวกับค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ โดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง</p> <p>(๖) ให้คำแนะนำ บริการ และสนับสนุนการดำเนินการและพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยของประเทศ</p> <p>(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย</p> <p>เมื่อ กขย. เห็นชอบแผนตาม (๒) แล้ว ให้สำนักงาน กขย. แจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว</p> <p>ในการปฏิบัติการตามวรรคหนึ่ง กชย. อาจแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดแทนหรือตามที่มอบหมายก็ได้ และให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๒ มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะกรรมการโดยอนุโลม</p>	
	<p>มาตรา ๖๔/๒๓ แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๒) ต้องสอดคล้องกับนโยบาย แนวทาง และมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย ที่ กชย. กำหนดตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๑) และอย่างน้อยต้องมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) แนวทางและมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง</p> <p>(๒) วิธีการเกี่ยวกับการแจ้งข่าว การค้นหา และให้ความช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้า รวมถึงการขนย้ายผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต รวมทั้งหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลเกี่ยวกับกาสาธารณสุข การวางแผนและการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการสื่อสารและการลำเลียงขนส่งอย่างเป็นระบบ (๓) รายชื่อหน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่รับผิดชอบในการดำเนินการตาม (๑) และ (๒)</p>	<p>กำหนดรายละเอียดที่ต้องมีในแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>(๔) งบประมาณเพื่อการดำเนินการดำเนินงาน แนวทางในการเตรียมพร้อมด้านเครื่องมือบุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และระบบการปฏิบัติการในการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เพื่อดำเนินการตาม (๑) และ (๒)</p>	
	<p>มาตรา ๖๔/๒๔ ให้สำนักงาน กชย. ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐ ในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัยของประเทศ และประสานงานในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยเหลืออากาศยาน ที่อยู่ในภาวะอันตรายหรืออากาศยานที่สูญหายหรือขาดการติดต่อและต้องการการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ ประสบภัยจากอากาศยานได้อย่างทั่วถึง และให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ เสนอให้ กชย. เห็นชอบ ตาม มาตรา ๖๔/๒๒ (๒)</p> <p>(๒) กำกับดูแลการค้นหาและช่วยชีวิตให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ กชย. กำหนด ตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๓)</p> <p>(๓) ศึกษาวิจัยเพื่อหามาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้มีประสิทธิภาพ</p> <p>(๔) ปฏิบัติการ ประสานการปฏิบัติ ให้การสนับสนุน และช่วยเหลือหน่วยงานของรัฐ องค์กร</p>	<p>กำหนดให้สำนักงาน กชย. ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานภาคเอกชน ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับภัยอันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหาย</p> <p>(๕) แนะนำ ให้คำปรึกษา และอบรมเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย แก่หน่วยงานของรัฐ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๖) ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ ในแต่ละระดับ</p> <p>(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นหรือตามที่ กชย. หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย</p>	
	<p>มาตรา ๖๔/๒๕ ในกรณีที่อากาศยานทหารหรืออากาศยานราชการอยู่ในภาวะอันตราย สูญหาย หรือขาดการติดต่อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานดังกล่าว อาจร้องขอ กชย. ให้มีการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามบทบัญญัติแห่งหมวดนี้ได้</p>	<p>กำหนดให้อากาศยานทหารหรืออากาศยานราชการที่ประสบภัยอาจร้องขอ กชย. ให้ช่วยเหลือได้</p>
	<p>มาตรา ๖๔/๒๖ เมื่ออากาศยานอยู่ในภาวะอันตราย สูญหาย หรือขาดการติดต่อภายในราชอาณาจักร ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของ</p>	<p>กำหนดหน้าที่ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานต้องแจ้งเหตุต่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>อากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนของผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งเหตุต่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดยไม่ชักช้า</p>	
	<p>มาตรา ๖๔/๒๗ เมื่ออากาศยานอยู่ในภาวะอันตราย สูญหาย หรือขาดการติดต่อ หรือมีการแจ้งเหตุตามมาตรา ๖๔/๒๖ ให้สำนักงาน กชย. รายงานให้รัฐมนตรีและ กชย. ทราบโดยไม่ชักช้า</p> <p>ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่ที่เกิดเหตุเป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ เพื่อควบคุมและกำกับการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย</p> <p>แห่งชาติและพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์มีอำนาจตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ บังคับบัญชาและสั่งการศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ส่วนราชการ หน่วยงานของรัฐ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทั่วราชอาณาจักรตามความจำเป็น</p> <p>ในกรณีมีเหตุอื่นที่จำเป็น รัฐมนตรีอาจพิจารณาแต่งตั้งบุคคลอื่นหรือเปลี่ยนแปลงผู้บัญชาการเหตุการณ์ได้ตามความเหมาะสม</p>	<p>กำหนดให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์เพื่อควบคุมและกำกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เว้นแต่กรณีมีเหตุอื่นที่จำเป็น รัฐมนตรีอาจแต่งตั้งผู้อื่นได้</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>เมื่อภารกิจการค้นหาค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเสร็จสิ้น ให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์แจ้งมายังศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เพื่อดำเนินการยกเลิกภารกิจการค้นหาค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย</p>	
	<p>มาตรา ๖๔/๒๘ เพื่อให้การปฏิบัติการช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์มีอำนาจกำหนดพื้นที่และบริเวณในการค้นหาค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย</p> <p>ห้ามบุคคลซึ่งไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่หรือบริเวณที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง-เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการเหตุการณ์ หรือเป็นกรณีจำเป็นเร่งด่วนหรือฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือบุคคลให้พ้นภัยอันตรายที่ใกล้จะถึง”</p>	<p>กำหนดอำนาจผู้บัญชาการเหตุการณ์ในการกำหนดพื้นที่และบริเวณในการค้นหาและช่วยเหลือ</p>
<p>มาตรา ๖๕ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเรียกตรวจเอกสารตามมาตรา ๑๖ และถ้าปรากฏว่ามี การฝ่าฝืนต่อบทแห่งพระราชบัญญัตินี้เกี่ยวกับเอกสารใด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดเอกสารนั้นไว้เพื่อ</p>	<p>มาตรา ๓๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน</p> <p>“มาตรา ๖๕ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ ตรวจสอบดำเนินการบินมีอำนาจเรียกตรวจเอกสารตาม มาตรา ๑๖ เอกสารอื่นที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ และ</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมให้ผู้ตรวจสอบสวนการบินมีอำนาจ ในการเรียกตรวจเอกสารได้ด้วย</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>ดำเนินการต่อไปได้</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>เอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน จากผู้ที่เกี่ยวข้อง และหากปรากฏว่ามีกรณีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้และเกี่ยวข้องกับเอกสารดังกล่าว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดเอกสารนั้นไว้เพื่อดำเนินการตามอำนาจและหน้าที่ต่อไป</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
	<p>มาตรา ๓๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๒๕/๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>“มาตรา ๒๕/๑ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินมีอำนาจเรียกโดยทำเป็นหนังสือให้บุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน ซึ่งแจ้งให้ถ้อยคำ หรือจัดส่งเอกสารตามมาตรา ๑๖ เอกสารอื่นที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้ เอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน หรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องภายในระยะเวลาที่ระบุไว้ในหนังสือเรียกนั้นได้</p> <p>เอกสารหรือข้อมูลตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นเอกสารหรือข้อมูลที่บุคคลนั้นทราบ หรืออยู่ในความดูแล หรืออยู่ภายใต้ความควบคุมของบุคคลนั้น หรือเป็นเอกสารหรือข้อมูลที่ผู้ตรวจสอบด้านการบินเห็นว่าจำเป็นเพื่อการตรวจสอบด้านการบิน</p> <p>ในกรณีที่เกี่ยวข้องให้บุคคลเข้าชี้แจงหรือให้ถ้อยคำ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) จัดบันทึกคำตอบหรือถ้อยคำของบุคคลนั้น</p>	<p>กำหนดอำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินในการเรียกให้บุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน ซึ่งแจ้งให้ถ้อยคำ หรือจัดส่งเอกสาร โดยต้องดำเนินการตามขั้นตอน วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนด</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๖๖ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจ</p> <p>(๑) เข้าในสถานที่ใด ๆ แห่งสนามบินอนุญาตที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานหรือสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ</p> <p>(๒) เข้าในโรงงานหรือสถานที่ซึ่งเป็นที่สร้างประกอบ ซ่อม หรือตรวจและถอดปรับอากาศยานหรือส่วนของอากาศยาน และตรวจสอบการเหล่านั้นตลอดถึงส่วนต่าง ๆ และแบบที่เกี่ยวข้องกับส่วนเหล่านั้นในระหว่างเวลาทำงาน</p> <p>(๓) ขึ้นตรวจและค้นอากาศยานซึ่งมีเหตุที่จะเชื่อว่ามีของต้องห้ามหรือต้องกักตมพระราชบัญญัตินี้หรือ</p>	<p>มาตรา ๓๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๖๖ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินมีอำนาจ</p> <p>(๑) เข้าในสถานที่ใด ๆ แห่งสนามบินอนุญาตที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานหรือสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ</p> <p>(๒) เข้าในโรงงานหรือสถานที่ซึ่งเป็นที่สร้างประกอบ ซ่อม หรือตรวจและถอดปรับอากาศยานหรือส่วนของอากาศยาน และตรวจสอบการเหล่านั้นตลอดถึงส่วนต่าง ๆ และแบบที่เกี่ยวข้องกับส่วนเหล่านั้นในระหว่างเวลาทำงาน</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมโดยการกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินมีอำนาจเข้าไปในสถานที่ต่าง ๆ เพื่อตรวจค้นให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>กฎหมายอื่นใด หรือของซึ่งได้นำเข้าในหรือจะนำออกนอกราชอาณาจักร อันเป็นการหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร</p> <p>(๔) ตรวจอากาศยานซึ่งมีใบสำคัญสมควรถูกเดินอากาศแล้วเป็นครั้งคราวตามที่เห็นสมควร</p> <p>(๕) เข้าตรวจสอบสถานที่เก็บอากาศยาน</p> <p>(๖) ยึดของต้องห้ามหรือต้องกักตุนตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นใดหรือของซึ่งได้นำเข้าในหรือจะนำออกนอกราชอาณาจักรอันเป็นการหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร</p>	<p>(๓) เข้าไปในอากาศยานที่ปฏิบัติการไปยังจากหรือทำการบินภายในราชอาณาจักร และที่ทำการของผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ให้บริการเดินอากาศ</p> <p>(๔) ขึ้นตรวจและค้นอากาศยานซึ่งมีเหตุที่จะเชื่อว่าต้องมีของต้องห้ามหรือต้องกักตุนตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นใด หรือของซึ่งได้นำเข้าในหรือจะนำออกนอกราชอาณาจักร อันเป็นการหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร</p> <p>(๕) ตรวจอากาศยานซึ่งมีใบสำคัญสมควรถูกเดินอากาศแล้วเป็นครั้งคราวตามที่เห็นสมควร</p> <p>(๖) เข้าตรวจสอบสถานที่เก็บอากาศยาน</p> <p>(๗) ยึดของต้องห้ามหรือต้องกักตุนตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นใดหรือของซึ่งได้นำเข้าในหรือจะนำออกนอกราชอาณาจักรอันเป็นการหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร”</p>	
	<p>มาตรา ๓๙ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๖๗/๓ มาตรา ๖๗/๔ มาตรา ๖๗/๕ มาตรา ๖๗/๖ มาตรา ๖๗/๗ มาตรา ๖๗/๘ มาตรา ๖๗/๙ มาตรา ๖๗/๑๐ มาตรา ๖๗/๑๑ และมาตรา ๖๗/๑๒ ในหมวด ๘ อำนาจตรวจ ยึดและทวงหนี้ยว แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>“มาตรา ๖๗/๓ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกและไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการจำกัดหรือขัดขวาง</p>	<p>กำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบสวนด้านการบินที่ปฏิบัติตามหน้าที่</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบ ด้านการบิน	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๖๗/๔ เพื่อประโยชน์ในการตรวจติดตามและบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นที่อยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินอาจเข้าไปในอากาศยาน สถานที่หรือที่ทำการใด เพื่อขอตรวจค้นอากาศยาน สถานที่หรือที่ทำการนั้น หรือเข้าไปและตรวจค้นสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ที่ทำการและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการบินในสถานที่นั้น ๆ ว่าปฏิบัติหรือดำเนินการตามบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ โดยต้องเข้าไปภายในเวลาทำการของสถานที่นั้น ๆ หรือตามเวลาอันสมควร</p> <p>ในการปฏิบัติการตามวรรคหนึ่ง ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินมีอำนาจดังต่อไปนี้ด้วย</p> <p>(๑) ตรวจสอบวัตถุใด ๆ ทำสำเนา คัดลอกจากหนังสือหรือเอกสารที่ตรวจพบในอากาศยาน สถานที่หรือที่ทำการใด ๆ ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีเหตุผลเหตุอันควรเชื่อได้ว่ามีข้อมูลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนและการบินพลเรือนตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๒) ส่งใบบุคคลใด ๆ ส่งข้อมูลหรือเอกสารให้แก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือส่งคืน</p>	กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบิน ดำเนินการต่าง ๆ ตามที่กำหนดเพื่อตรวจติดตาม และบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

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

ข้อมูลหรือเอกสารดังกล่าว หรือวัตถุดิบใดที่จำเป็นเพื่อ

การปฏิบัติกรอย่างเหมาะสมตามพระราชบัญญัตินี้

(๓) ใช้งานคอมพิวเตอร์ใด ๆ เพื่อตรวจสอบ

ข้อมูลที่มีและคัดลอกหรือพิมพ์สำเนาของบันทึกหรือ

รายการข้อมูลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรปฏิบัติการหรือ

บังคับกรให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

(๔) สอบถามบุคคลใด ๆ ที่อยู่หรือเคยอยู่

ณ ที่ทำการ ไม่ว่าจะอยู่คนเดียวหรือมีบุคคลอื่นใด

อยู่ด้วยเกี่ยวกับเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับพระราชบัญญัตินี้

ขณะอยู่ในที่ทำการหรือภายหลังจากนั้น

(๕) ส่งบุคคลที่เป็นผู้ควบคุมหรือเก็บรักษา

หนังสือ เอกสาร หรือสิ่งของใด ๆ หรือที่อยู่ในที่ทำการ

เช่นว่านี้ให้ผลิตหนังสือ เอกสาร หรือสิ่งของนั้น ๆ โดย

ทันทีหรือในเวลาหรือสถานที่ใด ๆ ตามแต่จะสั่งกร

(๖) ส่งบุคคลใด ๆ ณ เวลาและสถานที่ใด ๆ ก็ได้

ที่ครอบครอง หรือเก็บรักษา หรือควบคุมหนังสือ เอกสาร

หรือสิ่งของที่เกี่ยวข้องกับกรของนายจ้าง ให้จัดส่ง

หนังสือ เอกสาร หรือสิ่งของดังกล่าวโดยทันทีหรือในเวลา

และสถานที่ที่กำหนด

(๗) ทดสอบกรควบคุมกรรักษาความ

ปลอดภัยและมาตรการด้านกรรักษาความปลอดภัยของ

ผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว

อนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการกร

เดินอากาศ และตัวแทนควบคุมหรือกรไปรษณีย์ควบคุม

เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>การปฏิบัติตามมาตรการนี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบดำเนินการแสดงบัตรประจำตัวต่อเจ้าของหรือบุคคลที่ควบคุมสถานที่ที่การนั้น หรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง ในกรณี พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบดำเนินการบินอาจให้มีล่ามแปลภาษาหรือบุคคลอื่นอันเหมาะสมและจำเป็นในการให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบดำเนินการบินในการตรวจค้นหรือตรวจสอบเช่นว่านั้นก็ได้อ</p> <p>ข้อมูลที่ได้จากการตรวจค้นหรือตรวจสอบตามมาตรการนี้ ซึ่งมีลักษณะเป็นความลับ หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคล หรือเป็นข้อมูลมีความอ่อนไหวในเชิงธุรกิจ หรือเป็นข้อมูลมีลักษณะเกี่ยวข้องกับกรรมสิทธิ์หรือทรัพย์สินอันที่จะเผยแพร่ต่อสาธารณะมิได้ ให้เก็บรักษาเป็นความลับเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลดังกล่าวหรือเป็นการนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการทางกฎหมาย</p>	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๖๗/๕ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการตรวจติดตามและกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบดำเนินการบินอาจเข้าไปในส่วนบุคคลอันเป็นที่เฉพาะได้</p> <p>ต่อเมื่อได้รับความยินยอมจากผู้ครอบครองหรือโดยมีหมายศาล เว้นแต่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าวัตถุ หนังสือ หรือเอกสาร หรือหลักฐานใดที่อยู่ในสถานที่นั้น และจะต้องได้รับการตรวจสอบ อาจถูกทำลาย ถูกกักขัง หรือทำให้</p>	ให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบดำเนินการบินอาจเข้าไปในส่วนบุคคลอันเป็นที่เฉพาะได้ตามเงื่อนไขที่กำหนด

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ยุ่งเหยิง หากจะมีการออกหมายศาล พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินอาจเข้าไปในส่วนบุคคลอื่นเป็นที่เฉพาะได้ แต่ต้องรายงานให้ผู้อำนวยความสะดวกทราบโดยไม่ชักช้า</p> <p>หมายศาลที่ออกตามความในวรรคหนึ่งให้ใช้ในเวลากลางวัน เว้นแต่ศาลที่ออกหมายดังกล่าวให้อำนาจที่จะใช้หมายในตอนกลางคืนได้ในช่วงเวลาที่เหมาะสมในสถานการณ์นั้น ๆ</p> <p>ในการปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง หากมีการเคลื่อนย้ายสิ่งของใด ๆ จากสถานที่ทำการที่เข้าตรวจค้น พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินผู้นั้นต้องออกใบรับที่แสดงสิ่งของที่ได้เคลื่อนย้ายให้แก่เจ้าของหรือบุคคลที่ควบคุมสถานที่ทำการนั้น และต้องนำสิ่งของดังกล่าวส่งคืนให้เร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้หลังจากที่นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์ของการเคลื่อนย้ายแล้ว</p> <p>พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินซึ่งปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ อาจมีตำรวจหรือล่ามแปลภาษาติดตามไปด้วยหรือคอยให้ความช่วยเหลือก็ได้</p>	
	<p>มาตรา ๖๗/๖ พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ทำการตรวจค้นหรือตรวจสอบตามมาตรา ๖๗/๓ หรือมาตรา ๖๗/๔ อาจแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือบุคคลที่ควบคุมสถานที่ทำการนั้นหรือบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขหรือจัดทำ</p>	<p>กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินแจ้งการแก้ไขหรือจัดทำมาตรการที่เหมาะสม</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรการที่เหมาะสมเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ หรือตามกฎหมายอื่นใดที่บัญญัติให้มีการดำเนินการได้ ภายในระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบ ด้านการบินกำหนด</p> <p>หนังสือแจ้งให้ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง อย่างน้อย ต้องมีรายการ ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) รายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำที่ถือเป็นการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย</p> <p>(๒) ขั้นตอนต่าง ๆ ที่บุคคลต้องดำเนินการและ กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการขั้นตอนเหล่านั้น</p> <p>(๓) สิ่งที่บุคคลห้ามกระทำและกำหนด ระยะเวลาที่ห้ามบุคคลกระทำการดังกล่าวที่ระบุไว้</p> <p>(๔) กระบวนการที่ต้องปฏิบัติในการยื่นอุทธรณ์ การออกหนังสือแจ้งเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมาย ดังกล่าว</p> <p>ในกรณีที่มีเหตุอันควร พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ ตรวจสอบด้านการบินอาจสั่งให้มีการแก้ไข เพิ่มเติม หรือ เปลี่ยนแปลงรายการในหนังสือแจ้งดังกล่าวและอาจขยาย ระยะเวลาที่กำหนดไว้ก็ได้</p> <p>ในกรณีที่บุคคลซึ่งต้องปฏิบัติตามหนังสือแจ้งนั้น ไม่ปฏิบัติตามรายการที่กำหนด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือ ผู้ตรวจสอบด้านการบินรายงานให้ผู้ว่าการทราบเพื่อ ส่งการต่อไป</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... การยื่นอุทธรณ์การออกหนังสือแจ้งให้ปฏิบัติตามกฎหมายที่ออกตามความในวรรคหนึ่ง ไม่มีผลเป็นการทุเลาการปฏิบัติให้เป็นไปตามหนังสือดังกล่าว ในระหว่างที่รอผลการพิจารณาอุทธรณ์	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๖๗/๗ พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบดำเนินการบินมีอำนาจสั่งห้ามผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือสมาชิกลูกเรือของอากาศยานนำอากาศยานไปปฏิบัติการในกรณีที่มีเหตุหรือมีเหตุอันควรสงสัย ดังต่อไปนี้</p> <p>(๑) อากาศยานนั้นอาจไม่มีความสมควรเดินอากาศ</p> <p>(๒) สมาชิกลูกเรืออาจไม่มีคุณสมบัติหรือคุณสมบัติทางกายหรือจิตใจที่จะทำการบินได้</p> <p>(๓) การปฏิบัติการของอากาศยานดังกล่าวอาจก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินที่อยู่บนพื้นดิน</p> <p>(๔) เจ้าของหรือผู้จดทะเบียนอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ ไม่ชำระค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมอื่นใดที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการของหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบิน เช่น บริการของสนามบิน หรือบริการการเดินอากาศ หรือบริการอื่นที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ซึ่งถึงกำหนดต้องชำระไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือ</p>	กำหนดห้ามมิให้นำอากาศยานไปปฏิบัติการเมื่อมีเหตุตามที่กำหนด



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ไม่ยอมชำระเบี้ยปรับหรือเงินเพิ่มที่เกิดจากการชำระค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการล่าช้า ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p> <p>(๕) ไม่ชำระค่าปรับที่เกิดจากการฝ่าฝืนกฎหรือข้อบังคับใด ๆ ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดขึ้น</p> <p>ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอดส่องด้านการบินอาจดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ที่จำเป็นเพื่อการยึดหน่วยงานอากาศยานหรือยับยั้งสมาชิกลูกเรือคนใดมิให้ปฏิบัติตามวรรคหนึ่งได้ตามสมควร ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด</p>	
	<p>มาตรา ๖๗/๕ ในกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานลำใดจงใจหรือเผลอจะทำการบินในลักษณะที่เข้าข่ายเป็นการบินที่ฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ หรือฝ่าฝืนระเบียบ ประกาศ คำสั่ง ข้อกำหนด หนังสือแจ้ง หนังสือเวียน หรือคำสั่งการใดที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นใด หรือการทำการบิน เช่นว่านั้นอาจก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อบุคคลในอากาศยานหรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สินที่อยู่ภาคพื้นดิน พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอดส่องด้านการบินอาจมีคำสั่งให้ยึดหน่วยงานอากาศยานนั้นหรือสั่งปิดสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศใด ๆ ได้ แล้วรายงานให้ผู้อำนวยการ</p>	<p>ให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินอาจมีคำสั่ง ให้ยึดหน่วยงานอากาศยานนั้นหรือสั่งปิดสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศใด ๆ เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานลำใดน่าจะทำการบินในลักษณะเข้าข่ายเป็นการบินที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมาย หรืออาจก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อบุคคลในอากาศยานหรือต่อบุคคลหรือทรัพย์สินที่อยู่ภาคพื้นดิน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ทราบโดยเร็ว</p> <p>ห้ามมิให้อากาศยานดังกล่าวปฏิบัติการหรือเปิดสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเพื่อให้บริการจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องหรือดำเนินการเปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือซ่อมแซมไม่ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ หรือข้อบังคับ คำสั่ง หนังสือแจ้ง หนังสือเวียน ข้อกำหนด หรือคำสั่งการใดที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นใดนั้น และผู้อำนวยความสะดวกให้ยกเลิกคำสั่งยึดหน่วงหรือปิดบริการดังกล่าว หรือเห็นว่าได้มีการดำเนินการเปลี่ยนแปลง แก้ไข หรือซ่อมแซมที่จะทำให้อากาศยานสามารถทำการบินได้อย่างเหมาะสม</p>	
	<p>มาตรา ๖๗/๕ หากปรากฏว่ามีเหตุอันควรเชื่อได้ว่ามีบุคคลที่จิตใจหรือมาจะนำอากาศยานทำการการบินในกรณีหนึ่งกรณีใดดังต่อไปนี้ พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินอาจมีคำสั่งห้ามผู้ได้รับใบรับรองใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองมิให้ใช้สิทธิที่ได้รับตามใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง นั้น</p> <p>(๑) การบินดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการกระทำการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ หรือระเบียบ ประกาศ คำสั่ง ข้อกำหนด หนังสือแจ้ง หนังสือเวียน หรือคำสั่งการใดที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๒) อาจก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่บุคคลในอากาศ</p>	<p>ให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินอาจมีคำสั่งห้ามใช้สิทธิตามใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หนังสือรับรอง เมื่อมีเหตุตามที่กำหนด</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ยานหรือแก่บุคคลหรือทรัพย์สินที่อยู่ภาคพื้นดิน การสั่งห้ามใช้สิทธิตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ผู้อำนวยการกำหนด	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๒๗/๑๐ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ต่างประเทศซึ่งดำเนินการในประเทศไทย จะต้องมิ หนังสือแต่งตั้งตัวแทนในประเทศไทยเพื่อทำหน้าที่ เกี่ยวกับกรรับหนังสือแจ้ง ดำเนินกระบวนการ รับคำสั่ง คำสั่งซื้อ คำสั่งการและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ออกตาม พระราชบัญญัตินี้ในนามของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ต่างประเทศนั้น โดยส่งหนังสือแต่งตั้งดังกล่าวให้แก่ ผู้อำนวยการก่อนเริ่มดำเนินการในประเทศไทย</p> <p>การส่งหนังสือแจ้ง การดำเนินการกระบวนการ คำสั่ง คำตัดสิน คำสั่งการและข้อกำหนดใด ๆ ตาม พระราชบัญญัตินี้ ออกนอกให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศใด ๆ โดยส่งไป ยังสำนักงานแห่งใหญ่หรือส่งไปยังที่ทำการของตัวแทนที่ ได้รับแต่งตั้ง แล้วแต่กรณี โดยให้ถือว่ามีผลเช่นเดียวกับการ การออกให้แก่ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ดำเนินการ เดินอากาศต่างประเทศนั้น</p> <p>ถ้าตัวแทนที่ได้รับการแต่งตั้งตามวรรคหนึ่ง ผิดสัญญาหรือไม่ปรากฏตัว การส่งหนังสือแจ้ง หรือคำสั่ง หนังสือเวียน ข้อกำหนด หรือคำสั่งการใดที่ออกตาม ความในพระราชบัญญัตินี้ ให้กระทำโดยการติดประกาศ</p>	กำหนดให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศซึ่ง ดำเนินการในประเทศไทย ต้องมีหนังสือแต่งตั้งตัวแทนใน ประเทศไทย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... คำสั่ง หนึ่งสี่อแจ้ง หนึ่งสี่เอเวียน ข้อกำหนด หรือคำสั่งการ หรือคำตัดสินดังกล่าวนี้ให้ทราบ ณ ที่ทำการของ ตัวแทนหรือลงประกาศในระบบเครือข่ายสารสนเทศของ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยประการใด ประการหนึ่งได้	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	มาตรา ๖๗/๑๑ การยื่นข้อร้องเรียนว่ามีการ ดำเนินการหรือละเว้นการดำเนินการใด ๆ อันเป็นการ ผ่าฝืนพระราชบัญญัติฯ หรือข้อบังคับ คำสั่ง หนึ่งสี่อแจ้ง หนึ่งสี่เอเวียน ข้อกำหนด หรือคำสั่งการใดที่ออกตาม ความในพระราชบัญญัติฯ ให้ยื่นเป็นหนังสือต่อ ผู้อำนวยการ การยื่นและการรับข้อร้องเรียน การพิจารณา และการสอบสวนข้อร้องเรียนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไป ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ผู้อำนวยการ ประกาศกำหนด	กำหนดวิธีการยื่นข้อร้องเรียน การสอบสวน และการพิจารณาข้อร้องเรียน
	มาตรา ๖๗/๑๒ บุคคลใดที่ได้รับความ เดือดร้อนเสียหายหรือความไม่เป็นธรรมจากคำตัดสิน หรือการพิจารณาของพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบ ด้านการบิน ที่ออกตามพระราชบัญญัติฯ อาจยื่นอุทธรณ์ คำตัดสินหรือการพิจารณาดังกล่าวต่อผู้อำนวยการภายใน สิบสี่วันนับแต่วันที่รับคำตัดสินหรือการพิจารณา ดังกล่าว	กำหนดการอุทธรณ์คำตัดสินหรือการพิจารณาของ พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบิน

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ให้ผู้อำนวยความสะดวกเพื่อมีคำวินิจฉัยยืนยันแก้ไข หรือเพิกถอนคำตัดสินหรือการพิจารณาที่ได้รับอุทธรณ์ พร้อมทั้งให้เหตุผล โดยคำวินิจฉัยนั้นต้องทำเป็นหนังสือ และแจ้งให้แก่ผู้อุทธรณ์ทราบภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับการอุทธรณ์</p> <p>การยื่นและรับอุทธรณ์ การพิจารณาและวินิจฉัยอุทธรณ์ ให้เป็นไปตามที่ผู้อำนวยการประกาศกำหนด ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้โอกาสอันควรแก่คู่กรณีในการแสดงตัว การแสดงและโต้แย้งข้อมูลและข้อพิพจน์ ในการพิจารณาอุทธรณ์</p> <p>การอุทธรณ์นี้ ไม่เป็นเหตุแห่งการทะเลาค่าตัดสิน หรือผลการพิจารณาของพนักงานเจ้าหน้าที่ ผู้ตรวจสอบดำเนินการบิน หรือบุคคลผู้มีอำนาจพิจารณาหรือตัดสินดังกล่าว”</p>	
	<p>มาตรา ๔๐ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๖๗/๑๓ มาตรา ๖๗/๑๔ มาตรา ๖๗/๑๕ มาตรา ๖๗/๑๖ มาตรา ๖๗/๑๗ มาตรา ๖๗/๑๘ มาตรา ๖๗/๑๙ และ มาตรา ๖๗/๒๐ ในหมวด ๙ บทกำหนดโทษ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>“มาตรา ๖๗/๑๓ ผู้ใดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ ในบทบัญญัติของกฎหมายข้อบังคับที่ออกเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปเพื่อการรักษาความปลอดภัยการบิน</p>	<p>กำหนดโทษสำหรับการปฏิเสธหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ในบทบัญญัติของกฎหมายข้อบังคับที่ออกเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปเพื่อการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนตามมาตรา ๑๕/๑๐ (๑) และ (๓)</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๘๙ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>มาตรา ๙๑/๒๑</p> <p>(๑) ผลิตอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตตาม</p> <p>(๒) ผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๙๑/๓๒</p> <p>(๓) ประกอบกิจการหน่วยซ่อมโดยไม่ได้รับใบรับรองตามมาตรา ๙๑/๔๔</p> <p>(๔) ประกอบกิจการบำรุงรักษาอากาศยานต่างประเทศในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับใบอนุญาตตาม</p> <p>มาตรา ๙๑/๑๑๐</p> <p>(๕) เปิดสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานให้บริการแก่สาธารณะ โดยไม่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากผู้อำนวยความสะดวกตาม</p> <p>มาตรา ๖๐/๑</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>พลเรือนตามมาตรา ๑๕/๑๐ (๑) และ (๓) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท และในกรณีที่เป็นความผิดต่อเนื่องกันให้ปรับอีกวันละสองพันบาท จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง</p> <p>มาตรา ๖๗/๑๔ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) จัดให้มีบริการการเดินอากาศโดยไม่ได้รับใบรับรองจากผู้อำนวยความสะดวกตามมาตรา ๑๕/๑๕</p> <p>(๒) ผลิตอากาศยานโดยไม่ได้รับใบอนุญาตตาม</p> <p>มาตรา ๙๑/๒๑</p> <p>(๓) ผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานโดยไม่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๙๑/๓๒</p> <p>(๔) ประกอบกิจการหน่วยซ่อมโดยไม่ได้รับใบรับรองตามมาตรา ๙๑/๔๔</p> <p>(๕) ประกอบกิจการบำรุงรักษาอากาศยานต่างประเทศในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับใบอนุญาตตาม</p> <p>มาตรา ๙๑/๑๑๐</p> <p>(๖) ใช้อากาศยานในการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์โดยไม่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศจากผู้อำนวยความสะดวกตามมาตรา ๙๑/๑๑๓</p> <p>(๗) ประกอบกิจการการบินพลเรือนทาง</p> <p>เศรษฐกิจโดยไม่ได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยความ</p>	<p>เพิ่มเติมฐานความผิดที่มีระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>ได้แก่ (๑) (๖) (๗) (๘) (๑๐) (๑๑) และ (๑๒)</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>เห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๑๒๕</p> <p>(๘) เป็นผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศซึ่งประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เข้ามาหรือออกจากประเทศไทยโดยไม่มีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ออกโดยองค์การการบินพลเรือนของประเทศที่มีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศไทยหรือไม่ได้รับการกำหนดให้เป็นผู้ใช้สิทธิรับขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามมาตรา ๔๑/๑๒๖ ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวก หรือไม่อากาศยานให้บริการแก่สาธารณะ โดยไม่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากผู้อำนวยความสะดวกตามมาตรา ๖๐/๑</p> <p>(๑๐) นำอากาศยานไปปฏิบัติการโดยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามตามมาตรา ๖๗/๗ วรรคหนึ่ง</p> <p>(๑๑) เปิดให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศโดยฝ่าฝืนคำสั่งปิดตามมาตรา ๖๗/๘</p> <p>(๑๒) ใช้สิทธิที่ได้รับตามใบรับรอง ใบอนุญาต ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรอง โดยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามตามมาตรา ๖๗/๙</p>	
	<p>มาตรา ๖๗/๑๕ ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ หรือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือ</p>	<p>กำหนดโทษสำหรับผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ หรือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือ</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ผู้ใดดำเนินการอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนด เงื่อนไข ข้อจำกัด หรือข้อบังคับ แล้วแต่กรณี ตามมาตรา ๑๕/๒๑ วรรคสอง มาตรา ๔๑/๑๑๗ หรือ มาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน หกเดือน และปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท และในกรณีที่เป็น ความผิดต่อเนื่องกันให้ปรับอีกวันละสองหมื่นบาทจนกว่า จะได้ปฏิบัติให้ถูกต้อง</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ที่ดำเนินการอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด ข้อบังคับ ประเภศ หลักเกณฑ์ หรือเงื่อนไข แล้วแต่กรณี</p>
	<p>มาตรา ๖๗/๑๖ ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ใน มาตรา ๑๕/๒๓ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาท ถึงห้าแสนบาท</p>	<p>กำหนดโทษสำหรับผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ใน มาตรา ๑๕/๒๓</p>
<p>มาตรา ๘๓ ผู้จดทะเบียนอากาศยานผู้ใดไม่ส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียนตามมาตรา ๓๒ วรรคสอง หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ใดไม่ส่งคืนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ตามมาตรา ๖๐/๓๒ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทและปรับอีกวันละสองพันบาทจนกว่าจะส่งคืน</p>	<p>มาตรา ๖๗/๑๗ ผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศผู้ใดไม่ส่งคืนใบรับรองบริการการเดินอากาศ ตามมาตรา ๑๕/๒๕ วรรคสอง ผู้จดทะเบียนอากาศยานผู้ใดไม่ส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียนตามมาตรา ๓๒ วรรคสอง ผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศผู้ใดไม่ส่งคืนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศตาม มาตรา ๔๑/๑๒๑ วรรคสอง หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะผู้ใดไม่ส่งคืนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตาม มาตรา ๖๐/๓๒ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท และปรับอีกวันละสอง</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมกรณีผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศไม่ส่งคืนใบรับรองบริการการเดินอากาศตาม มาตรา ๑๕/๒๕ วรรคสอง และผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศไม่ส่งคืนใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศตาม มาตรา ๔๑/๑๒๑</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๙๖ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) ไม่ยินยอมให้ผู้อำนวยความสะดวกหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามมาตรา ๔๑/๕๗ มาตรา ๖๐/๒๐ มาตรา ๖๐/๔๒ หรือมาตรา ๖๖</p> <p>(๒) ไม่ยินยอมให้คณะกรรมการสอบสวนปฏิบัติตามมาตรา ๖๔</p>	<p>พันบาทจนกว่าจะสงบ</p> <p>มาตรา ๖๗/๑๘ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) ไม่ยินยอมให้ผู้อำนวยความสะดวกหรือพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินปฏิบัติตามมาตรา ๑๕/๒๖ มาตรา ๔๑/๕๗ มาตรา ๔๑/๑๑๙ มาตรา ๖๐/๒๐ มาตรา ๖๐/๔๒ มาตรา ๖๕ มาตรา ๖๕/๑ มาตรา ๖๖ หรือมาตรา ๖๗/๔</p> <p>(๒) ไม่ยินยอมให้ กสอ. ปฏิบัติการตามมาตรา ๖๔/๖</p>	<p>กำหนดโทษให้สอดคล้องกับการเพิ่มเติมอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบสวนด้านการบิน</p>
<p>มาตรา ๙๗ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) ส่งหรือพายุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๕</p> <p>(๒) ส่งหรือพายุทธภัณฑ์หรือสัตว์ไปกับอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๒๖</p> <p>(๓) เป็นผู้ประจักษ์หน้าที่โดยไม่ได้รับใบอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๔๒</p> <p>ในกรณีที่มีความบกพร่องจากการบินโดยรู้ว่า</p>	<p>มาตรา ๖๗/๑๙ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) รับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย หรือขนส่งวัตถุอันตรายไปกับอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวกตามมาตรา ๑๕/๒๘</p> <p>(๒) ไม่ปฏิบัติตามประกาศ ข้อกำหนด เงื่อนไข และหลักเกณฑ์ในการดำเนินการกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษที่ออกโดยผู้อำนวยความสะดวกตามมาตรา ๑๕/๒๙ และมาตรา ๑๕/๓๑</p> <p>(๓) รับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย หรือขนส่ง</p>	<p>กำหนดโทษให้สอดคล้องกับการเพิ่มเติมข้อห้ามเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มีผู้กระทำความผิดตาม (๑) หรือ (๒) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>สิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ ไปกับอากาศยาน โดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนาจการตามมาตรา ๑๕/๓๐ (๔) ส่งหรือพาว์ดูอันตรายหรือสิ่งของต้องห้าม หรือต้องดูแลเป็นพิเศษไปกับอากาศยาน โดยมีได้ให้หรือ สำแดงข้อมูลต่อผู้ขนส่งตามข้อกำหนดของผู้อำนาจการ ตามมาตรา ๑๕/๓๒</p> <p>(๕) นำอากาศยานบินเข้าพื้นที่หวงห้ามเด็ดขาด หรือพื้นที่หวงห้ามเฉพาะโดยฝ่าฝืนเงื่อนไขหรือข้อจำกัด ตามมาตรา ๒๒ วรรคหนึ่ง</p> <p>(๖) นำอากาศยานบินเข้าพื้นที่อันตราย โดยไม่ ปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้อำนาจการหรือพนักงาน เจ้าหน้าที่ที่ตามมาตรา ๒๒ วรรคสาม</p> <p>(๗) ส่งหรือพายุทรกณณ์ไปกับอากาศยาน โดยไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๕</p> <p>(๘) เป็นผู้ประจำหน้าที่โดยไม่ได้รับใบอนุญาต จากพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือไปรับรองใบอนุญาตผู้ประจำ หน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำ ความตกลงกับประเทศไทยตามมาตรา ๔๒ มาตรา ๕๐/๖ หรือมาตรา ๕๐/๗</p> <p>(๙) ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประจำหน้าที่โดยไม่มี ใบสำคัญแพทย์ตามมาตรา ๕๐/๙</p> <p>ในกรณีที่มีผู้ควบคุมอากาศยานทำการบิน โดยรู้ว่ามีผู้กระทำความผิดตาม (๑) (๒) (๓) หรือ (๗) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสน</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๘๐ ผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือ มาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสาม ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท</p>	<p>บท หรือทั้งห้าทั้งปรับ</p> <p>มาตรา ๖๗/๒๐ ผู้ใดได้รับอนุญาตตาม มาตรา ๑๕/๒๕ มาตรา ๑๕/๓๐ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือมาตรา ๖๐ เบญจ วรรคสาม ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท”</p>	<p>เพิ่มเติมความผิดเกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือ สิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ</p>
<p>มาตรา ๖๘ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท</p> <p>(๑) นำอากาศยานทำการบิน โดยไม่นำใบสำคัญ การจดทะเบียน ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ สมุดปูม เดินทาง ใบอนุญาตเครื่องบินหรือเอกสารที่มีเครื่องหมาย สือสาร บัญชีแสดงรายชื่อผู้โดยสารและบัญชีแสดง รายการสินค้าติดไปกับอากาศยานตามมาตรา ๑๖ (๑) (๓) (๔) (๖) (๗) (๘) หรือ (๙)</p> <p>(๒) นำอากาศยานทำการบิน โดยอากาศยานนั้น ไม่แสดงเครื่องหมายสัญชาติและทะเบียนหรือไม่ได้แผ่น แสดงเครื่องหมายอากาศยานตามมาตรา ๑๖ (๒)</p>	<p>มาตรา ๔๑ ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา ๖๘ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการ เดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้อัตรา โทษต่อไปเป็นแทน</p> <p>“มาตรา ๖๘ วรรคหนึ่ง ... “ต้องระวางโทษปรับ ไม่เกินหนึ่งแสนบาท”</p>	<p>ปรับอัตราโทษปรับในฐานความผิดต่าง ๆ ให้สูงขึ้น</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>(๓) นำอากาศยานทำการบิน โดยมีผู้ประจำหน้าที่ที่ไม่ใช่ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของตนติดไปกับอากาศยานตามมาตรา ๑๖ (๕)</p> <p>(๔) นำอากาศยานส่วนบุคคลทำการบิน โดยไม่นำใบอนุญาตเข้าอากาศยานส่วนบุคคลติดไปกับอากาศยานตามมาตรา ๒๙ เบื้อง</p> <p>(๕) นำอากาศยานทำการบิน โดยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดความสมควรเดินอากาศหรือข้อกำหนดอื่นตามมาตรา ๔๑/๒ วรรคสอง หรือมาตรา ๔๑/๔ วรรคหนึ่ง หรือเงื่อนไขหรือข้อกำหนดการใช้งานตามมาตรา ๔๑/๔ วรรคสอง ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย โดยไม่มีเหตุอันสมควร</p> <p>๓๑๓ ๓๑๓</p>	<p>มาตรา ๔๒ ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“ผู้ได้นำอากาศยานทำการบิน โดยอากาศยานนั้นไม่ได้จดทะเบียนอากาศยานตามมาตรา ๓๐ หรือไม่มีสมุดปูมเดินทางตามมาตรา ๑๖/๑ หรือมีผู้ประจำหน้าที่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่หรือใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐ</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมบทลงโทษให้รวมถึงกรณีที่มีผู้ประจำหน้าที่ที่ไม่มีใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ที่ออกโดยรัฐภาคีอนุสัญญา</p>
<p>มาตรา ๖๘ ๓๑๓</p> <p>ผู้ได้นำอากาศยานทำการบิน โดยอากาศยานนั้นไม่ได้จดทะเบียนอากาศยานตามมาตรา ๓๐ หรือไม่มีสมุดปูมเดินทางตามมาตรา ๑๖/๑ หรือมีผู้ประจำหน้าที่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานตามมาตรา ๔๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่</p>	<p>มาตรา ๔๒ ให้ยกเลิกความในวรรคสองของมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“ผู้ได้นำอากาศยานทำการบิน โดยอากาศยานนั้นไม่ได้จดทะเบียนอากาศยานตามมาตรา ๓๐ หรือไม่มีสมุดปูมเดินทางตามมาตรา ๑๖/๑ หรือมีผู้ประจำหน้าที่ซึ่งไม่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่หรือใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐ</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมบทลงโทษให้รวมถึงกรณีที่มีผู้ประจำหน้าที่ที่ไม่มีใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ที่ออกโดยรัฐภาคีอนุสัญญา</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทยในอากาศยานตาม มาตรา ๔๒ มาตรา ๕๐/๖ หรือมาตรา ๕๐/๗ ต้องระวาง โทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ”	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๗๒ เว้นแต่จะมีกรณีฉุกเฉินอันอาจเป็นอันตรายแก่อากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานผู้ใด กระทำการอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) นำอากาศยานขึ้นลงโดยฝ่าฝืนมาตรา ๑๗ หรือมาตรา ๕๐ ทวิ</p> <p>(๒) นำอากาศยานบินนอกเส้นทางที่กำหนดในข้อกำหนดที่ออกตามมาตรา ๑๘</p>	<p>มาตรา ๔๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๗๒ เว้นแต่จะมีกรณีฉุกเฉินอันอาจเป็นอันตรายแก่อากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน หรือการให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) นำอากาศยานขึ้นลงโดยฝ่าฝืนมาตรา ๑๗ หรือมาตรา ๕๐/๑๔</p> <p>(๒) นำอากาศยานบินนอกเส้นทางบินที่กำหนดในข้อกำหนดที่ออกตามมาตรา ๑๘”</p>	<p>แก้ไขการอ้างอิงเลขมาตราให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมในพระราชบัญญัตินี้</p>
	<p>มาตรา ๔๔ ให้ยกเลิกอัตราโทษในมาตรา ๗๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ๒๕๕๕ และให้ใช้ตราโทษต่อไปนี้แทน</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๗๓ ผู้ควบคุมอากาศยานผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท</p> <p>(๑) นำอากาศยานทำการบินโดยไม่มีแผนการบินตามมาตรา ๑๘/๑</p> <p>(๒) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับที่ออกตามมาตรา ๑๘/๒</p> <p>(๓) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศที่กำหนดในข้อบังคับที่ออกตามมาตรา ๑๘/๓</p> <p>(๔) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับหรือข้อกำหนดตามมาตรา ๑๘</p>	<p>“มาตรา ๗๓ ... “ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท”</p>	<p>เหตุผลการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>ปรับอัตราโทษปรับในความผิดของผู้ควบคุมอากาศยาน ให้สูงขึ้น</p>
<p>มาตรา ๗๔ ผู้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) ผู้ดำเนินการเดินอากาศเก็บค่าโดยสารหรือค่าระวางไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด หรือเกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงตามมาตรา ๒๐</p> <p>๗๑๖ ๗๑๖</p>	<p>มาตรา ๔๕ ให้ยกเลิกความใน (๑) ของมาตรา ๗๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“(๑) ผู้ให้บริการการเดินอากาศเก็บค่าบริการไม่เป็นอัตราที่ผู้อำนวยการกำหนด ตามมาตรา ๑๕/๒๗ หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศเก็บค่าโดยสารหรือค่าระวางไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด หรือเกินอัตราสูงสุดที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามมาตรา ๔๑/๓๐๐”</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมฐานความผิดให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมในพระราชบัญญัตินี้</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>มาตรา ๗๕ ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ บุคคลอื่นในอากาศยาน หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะผู้ได้ฝ่าฝืนมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท</p> <p>๓๑๓ ๓๑๓</p>	<p>มาตรา ๔๖ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของ มาตรา ๗๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน</p> <p>“มาตรา ๗๕ ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ และผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ได้ฝ่าฝืนมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท</p> <p>บุคคลที่อยู่ใต้อากาศยานและบุคคลอื่นใดที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ ผู้ได้ฝ่าฝืนมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท”</p>	<p>เพิ่มเติมโทษสำหรับ “ผู้ให้บริการการเดินอากาศ” ให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๒๑</p>
<p>มาตรา ๗๖ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) นำอากาศยานบินเข้าหรือบินผ่านเขตห้ามหรือเขตจำกัดการบินซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดตามมาตรา ๒๒</p> <p>๓๑๓ ๓๑๓</p>	<p>มาตรา ๔๗ ให้ยกเลิกความใน (๑) ของมาตรา ๗๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปเป็นแทน</p> <p>“(๑) นำอากาศยานบินเข้าพื้นที่หวงห้ามเด็ดขาดหรือพื้นที่หวงห้ามเฉพาะที่ผู้อำนวยการได้ประกาศกำหนดโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๒๒”</p>	<p>แก้ไขถ้อยคำให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>มาตรา ๗๙ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) ส่งหรือพาบุตรของตนไปกับอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๕</p> <p>(๒) ส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ไปกับอากาศยาน โดยไม่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๒๖</p> <p>(๓) เป็นผู้ประจำหน้าที่โดยไม่ได้รับใบอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๔๒</p> <p>ในกรณีที่มีความผิดจากอากาศยานที่การบินโดยรู้ว่ามีผู้กระทำความผิดตาม (๑) หรือ (๒) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>มาตรา ๘๐ ผู้ใดได้รับอนุญาตตามมาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๕๓ วรรคสอง หรือ มาตรา ๖๐ เบื้อง วรรคสาม ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท</p> <p>มาตรา ๘๓ ผู้จดทะเบียนอากาศยานผู้ใดไม่ส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียนตามมาตรา ๓๒ วรรคสอง หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>มาตรา ๔๘ ให้ยกเลิกมาตรา ๗๙ และมาตรา ๘๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>ย้ายไปเป็นมาตรา ๖๗/๑๙ และมาตรา ๖๗/๒๐</p>
<p>มาตรา ๘๓ ผู้จดทะเบียนอากาศยานผู้ใดไม่ส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียนตามมาตรา ๓๒ วรรคสอง หรือผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน</p>	<p>มาตรา ๔๙ ให้ยกเลิกมาตรา ๘๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑)</p>	<p>ย้ายไปเป็นมาตรา ๖๗/๑๗</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>สาธารณะผู้ใดไม่ส่งคืนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามมาตรา ๖๐/๓๒ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาทและปรับอีกวันละสองพันบาทจนกว่าจะส่งคืน</p>	<p>พ.ศ. ๒๕๕๑</p>	
<p>มาตรา ๘๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตหรือมีสิทธิผลิตผลิตภัณฑ์ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับที่ออกตามมาตรา ๔๑/๑๘ (๒) หรือข้อกำหนดที่ออกตามมาตรา ๔๑/๔๕ หรือมาตรา ๔๑/๕๖ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>มาตรา ๕๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๘๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน</p> <p>“มาตรา ๘๗ ผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตหรือมีสิทธิผลิตผลิตภัณฑ์ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับที่ออกตามมาตรา ๔๑/๑๘ (๒) หรือข้อกำหนดที่ออกตามมาตรา ๔๑/๕๕ วรรคสอง หรือมาตรา ๔๑/๕๖ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ”</p>	<p>แก้ไขการอ้างอิงเลขมาตราให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมในพระราชบัญญัตินี้</p>
<p>มาตรา ๘๙ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) ผลิตอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๒๑</p> <p>(๒) ผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๓๒</p>	<p>มาตรา ๕๑ ให้ยกเลิกมาตรา ๘๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑</p>	<p>ย้ายไปเป็นมาตรา ๖๗/๑๔</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
<p>ไปรับรองตามมาตรา ๔๑/๔๔</p> <p>(๓) ประกอบกิจการหน่วยซ่อมไม่ได้รับ</p> <p>(๔) ประกอบกิจการบำรุงรักษาอากาศยานต่างประเทศในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๔๑/๑๑๐</p> <p>(๕) เปิดสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานให้บริการแก่สาธารณะ โดยไม่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากผู้อำนวยการตามมาตรา ๖๐/๑</p>		
<p>มาตรา ๙๖ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) ไม่ยินยอมให้ผู้อำนวยความสะดวกหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามมาตรา ๔๑/๕๗ มาตรา ๖๐/๒๐ มาตรา ๖๐/๔๒ หรือมาตรา ๖๖</p> <p>(๒) ไม่ยินยอมให้คณะกรรมการสอบสวนปฏิบัติตามมาตรา ๖๔</p>	<p>มาตรา ๕๒ ให้อยกเลิกมาตรา ๙๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑</p>	<p>ย้ายไปเป็นมาตรา ๖๗/๑๘</p>
	<p>มาตรา ๕๓ ให้อยกเลิกความในมาตรา ๙๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน</p>	

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗</p> <p>มาตรา ๙๘ พนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตที่ได้รับใบอนุญาตให้มีอำนาจออกไปสำคัญสมควรเดินอากาศหรือหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศผู้ได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๑/๖๖ วรรคสี่ หรือวรรคสอง หรือพนักงานของผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นตามข้อกำหนดที่ออกตามมาตรา ๖๐/๑๗ วรรคสอง และการกระทำดังกล่าวไม่เป็นความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการตามประมวลกฎหมายอาญา ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>“มาตรา ๙๘ พนักงานของผู้ได้รับใบอนุญาตผลิตอากาศยานที่ได้รับใบอนุญาตให้มีอำนาจออกไปสำคัญสมควรเดินอากาศหรือหนังสือรับรองความสมควรเดินอากาศผู้ได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบที่ออกตามมาตรา ๕๑/๖๖ วรรคสี่ หรือมาตรา ๕๑/๗๔ วรรคสอง หรือพนักงานของผู้ให้บริการเดินอากาศ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการในการตรวจค้นตามข้อกำหนดที่ออกตามมาตรา ๖๐/๑๗ วรรคสอง และการกระทำดังกล่าวไม่เป็นความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการตามประมวลกฎหมายอาญา ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท”</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>เพิ่มเติม “ผู้ให้บริการการเดินอากาศ” ซึ่งมีหน้าที่ต้องดำเนินการตามที่กำหนดด้วย</p>
	<p>มาตรา ๕๔ ให้เพิ่มความต่อไปเป็นมาตรา ๑๐๗/๑ มาตรา ๑๐๗/๒ และมาตรา ๑๐๗/๓</p> <p>แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗</p> <p>“มาตรา ๑๐๗/๑ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ได้รับอนุญาต ผู้ใดไม่จัดให้มีการประกันภัยความรับผิดชอบตามกฎหมายและบุคคลที่สามเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุที่เกิดจากอากาศยานตามมาตรา ๕๑/๑๓๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองล้านบาท</p>	<p>กำหนดโทษกรณีไม่จัดหาประกันภัยความรับผิดชอบสัญญาและบุคคลที่สามเพื่อความเสียหาย</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>มาตรา ๑๐๗/๒ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท</p> <p>(๑) ปฏิเสธการรับขนคนพิการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการโดยไม่เป็นไปตามมาตรา ๔๑/๑๓๓ วรรคสาม</p> <p>(๒) ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๑/๑๓๔</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>กำหนดโทษสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เมื่อปฏิบัติคนพิการ และไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนด</p>
	<p>มาตรา ๑๐๗/๓ ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบกิจการซึ่งเป็นคนสัญชาติไทยหรือคนสัญชาติต่างประเทศที่ทำการบินมายังหรือออกจากประเทศไทยผู้ใดไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศตามมาตรา ๔๑/๑๓๔ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท”</p>	<p>กำหนดโทษสำหรับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร</p>
	<p>มาตรา ๕๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๐๘/๑ มาตรา ๑๐๘/๒ มาตรา ๑๐๘/๓ มาตรา ๑๐๘/๔ มาตรา ๑๐๘/๕ มาตรา ๑๐๘/๖ มาตรา ๑๐๘/๗ มาตรา ๑๐๘/๘ มาตรา ๑๐๘/๙ และมาตรา ๑๐๘/๑๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... “มาตรา ๑๐๘/๑ ผู้ใดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งการรักษามความปลอดภัยที่ออกให้แก่นักบินมาตรา ๕๐/๒๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม กำหนดโทษกรณีปฏิเสธหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งการรักษามปลอดภัย
	มาตรา ๑๐๘/๒ ผู้ใดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ปฏิเสธที่จะให้หรือไม่ให้ข้อมูลหรือการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวตามมาตรา ๕๐/๒๓ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	กำหนดโทษกรณีปฏิเสธที่จะให้หรือไม่ให้ข้อมูลหรือการเข้าถึงข้อมูลตามมาตรา ๕๐/๒๓ วรรคหนึ่ง
	มาตรา ๑๐๘/๓ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (๑) เปลี่ยนแปลง บิดบังหรือทำลายเอกสารหรือข้อมูลใดๆ ที่ผู้อำนวยการร้องขอ ให้บุคคลนั้นจัดส่งตามมาตรา ๕๐/๒๓ วรรคหนึ่ง (๒) สร้างหรือจัดทำข้อความที่ตนรู้ว่าเป็นเท็จในสาระสำคัญหรือประมาทเลินเล่อในการสร้างหรือจัดทำข้อความดังกล่าว ในการจัดส่งเอกสารหรือข้อมูลใดๆ ที่ขอให้จัดส่งตามมาตรา ๕๐/๒๓ (๓) เป็นเจ้าพนักงานผู้บังคับใช้กฎหมายหรือผู้ซึ่งได้รับอนุญาตให้นำอาวุธขึ้นบนอากาศยาน เพื่อการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายนั้น ๆ นำอาวุธขึ้นบน	กำหนดโทษให้สอดคล้องกับการเพิ่มเติมกฎหมาย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>อากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวกเป็นการเฉพาะราย หรือมิได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือขั้นตอนที่ผู้อำนวยการกำหนดตามมาตรา ๕๐/๓๔ วรรคหนึ่ง</p>	
	<p>มาตรา ๑๐๘/๔ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ          สนาบบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตผู้ใดฝ่าฝืน          ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ตามมาตรา ๕๐/๒๔          มาตรา ๕๐/๒๕ มาตรา ๕๐/๓๗ มาตรา ๕๐/๓๘ และ          มาตรา ๕๐/๓๙ หรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตาม          ข้อกำหนดในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระที่จะนำ          ขึ้นไปบนอากาศยานในเที่ยวบินพาณิชย์ที่ผู้อำนวยการ          กำหนดตามมาตรา ๕๐/๔๑ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่          ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท</p>	<p>กำหนดโทษกรณีเจ้าของหรือผู้ดำเนินการ          สนาบบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตผู้ใดฝ่าฝืน          ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่</p>
	<p>มาตรา ๑๐๘/๕ ผู้ใดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร          ปฏิเสธที่จะหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนในการรักษา          ความลับตามมาตรา ๕๐/๒๗ วรรคสอง ต้องระวางโทษ          จำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสี่แสนบาท หรือ          ทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>กำหนดโทษกรณีปฏิเสธหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่          ของตนในการรักษาความลับ</p>
	<p>มาตรา ๑๐๘/๖ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการ          สนาบบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต          ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ          หรือตัวแทนควบคุมหรือการไปรษณีย์ควบคุม ประกอบ</p>	<p>กำหนดโทษกรณีประกอบกิจการโดยไม่มีแผน          รักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของตน</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	กิจการโดยไม่มีแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของตนที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยความสะดวกตาม มาตรา ๕๐/๒๘ มาตรา ๕๐/๒๙ มาตรา ๕๐/๓๐ หรือ มาตรา ๕๐/๓๑ แล้วแต่กรณี ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน สองล้านบาท	
	มาตรา ๑๐๘/๗ เจ้าของหรือผู้ดำเนินงาน สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕๐/๓๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกิน สี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	กำหนดโทษกรณีเจ้าของหรือผู้ดำเนินงาน สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต ผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕๐/๓๒
	มาตรา ๑๐๘/๘ ผู้ใดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ปฏิเสธที่จะหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนอย่างใดอย่างหนึ่งตามมาตรา ๕๐/๓๓ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หก เดือนถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงสองแสน บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ	กำหนดโทษกรณีปฏิเสธที่จะหรือไม่ปฏิบัติตาม หน้าที่ของตนอย่างใดอย่างหนึ่งตามมาตรา ๕๐/๓๓
	มาตรา ๑๐๘/๙ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินแปดหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (๑) ขนส่งหรือครอบครองอาวุธ วัตถุระเบิด หรือ วัตถุไวไฟ ภายในสนามบิน โดยไม่ได้รับอนุญาตเป็น	กำหนดโทษให้สอดคล้องกับการเพิ่มเติม บทบัญญัติที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>หนังสือหรือไม่ใช้เจ้าพนักงานซึ่งอยู่ระหว่างปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดตามมาตรา ๕๐/๓๕ วรรคหนึ่ง (๒) ขนหรือนำอาวุธ วัตถุระเบิด หรือวัตถุไวไฟเข้าไปในสนามบิน โดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดของผู้ดำเนินงานสนามบินตามมาตรา ๕๐/๓๕ วรรคสอง</p> <p>(๓) ผู้เข้าพื้นที่ไม่ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะในการควบคุมการเข้าพื้นที่เฉพาะส่วนที่ตนเกี่ยวข้องตามมาตรา ๕๐/๓๖</p>	
	<p>มาตรา ๑๐๘/๑๐ ผู้โดยสารผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระที่จะนำขึ้นไปบนอากาศยานในเที่ยวบินพาณิชย์ที่ผู้อำนวยความสะดวกตามมาตรา ๕๐/๔๑ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท”</p>	<p>กำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดในการตรวจค้นผู้โดยสารและสัมภาระที่จะนำขึ้นไปบนอากาศยานในเที่ยวบินพาณิชย์ที่ผู้อำนวยความสะดวกตามมาตรา ๕๐/๔๑</p>
	<p>มาตรา ๕๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๐๘/๑ มาตรา ๑๐๘/๒ และมาตรา ๑๐๘/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>“มาตรา ๑๐๘/๑ ผู้ใดจุดและปล่อยหรือกระทำการใดเพื่อให้บังไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟ โคมควัน หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ขึ้นไปสู่อากาศ ซึ่งเป็น</p>	<p>กำหนดโทษกรณีที่มีการทำกิจกรรมบางประเภทที่ห้ามเด็ดขาดในเขตปลอดภัยซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อการบินอากาศ</p>



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>รบกวนหรือก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศหรือปฏิบัติการของอากาศยาน ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ อันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๕๙/๑ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	
	<p>มาตรา ๑๐๙/๒ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๕๙/๒ หรือประกาศที่ผู้อำนวยการประกาศตาม มาตรา ๕๙/๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>กำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนร่างมาตรา ๕๙/๒</p>
	<p>มาตรา ๑๐๙/๓ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ประกาศตามมาตรา ๕๙/๓ วรรคหนึ่ง หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในมาตรา ๕๙/๓ วรรคสาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</p>	<p>กำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนมาตรา ๕๙/๓</p>
<p>มาตรา ๑๑๔ ผู้จัดทะเบียนอากาศยาน หรือตัวแทนเจ้าของอากาศยานในกรณีอากาศยาน</p>	<p>มาตรา ๕๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๑๔ และ มาตรา ๑๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๑๑๔ ผู้จัดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยาน ผู้ครอบครองอากาศยาน ผู้ดำเนินการ</p>	<p>แก้ไขเพิ่มเติมบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานที่ฝ่าฝืนมาตรา ๖๔/๑๐ ให้ได้รับโทษ</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>ต่างประเทศผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๖๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>เดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ หน่วยซ่อม ผู้ให้บริการการเดินอากาศ หรือผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๖๔/๑๐ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p>
<p>มาตรา ๑๑๕ ผู้ใดปฏิบัติกรอย่างใดอย่างหนึ่งเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดแก่อากาศยานอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๖๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>มาตรา ๑๑๕ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) กระทำการใดต่ออากาศยานหรือส่วนของอากาศยาน หรือสิ่งที่ยึดอากาศยานนั้นบรรทุกมาก่อนเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๖๔/๑๑</p> <p>(๒) เข้าไปในพื้นที่ควบคุมการสอบสวน หรือกระทำการใดต่ออากาศยานหรือส่วนของอากาศยาน หรือสิ่งที่ยึดอากาศยานนั้นบรรทุกมาก่อนเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๖๔/๑๓ วรรคสอง</p> <p>(๓) กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดต่ออากาศยานหรือส่วนของอากาศยาน หรือสิ่งที่ยึดอากาศยานนั้นบรรทุกมาซึ่งอยู่ในการพิทักษ์อากาศยานของ กสอ. หรือผู้ซึ่ง กสอ. มอบหมาย อันทำให้เกิดความเสียหายแก่การสอบสวนและรักษาไว้ซึ่งพยานหลักฐาน</p> <p>ถ้าการกระทำตามวรรคหนึ่งได้กระทำให้ในเวลากลางคืน ผู้กระทำความผิดระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</p>	<p>ปรับปรุงอัตราโทษ และฐานความผิดบางฐานให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๕๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๑๕/๑ มาตรา ๑๑๕/๒ และมาตรา ๑๑๕/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>“มาตรา ๑๑๕/๑ ผู้ใดเปิดเผยบันทึกเสียงหรือเสียงที่บันทึกภายในห้องนักบิน หรือบันทึกภาพหรือภาพและเสียงที่บันทึกในบันทึกภาพขณะทำการบินที่อยู่ในเครื่องบันทึกการบินอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๖๔/๑๗ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>กำหนดโทษกรณีเปิดเผยบันทึกเสียงหรือบันทึกภาพ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยาน</p>
	<p>มาตรา ๑๑๕/๒ ผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ฝ่าฝืนมาตรา ๖๔/๒๖ ไม่แจ้งศูนย์ประสานงานการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เมื่ออากาศยานอยู่ในภาวะอันตราย สูญหาย หรือขาดการติดต่อภายในราชอาณาจักร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนบาท</p>	<p>กำหนดโทษแก่บุคคลต่าง ๆ กรณีไม่แจ้งว่าอากาศยานประสบภัย</p>
	<p>มาตรา ๑๑๕/๓ ผู้ใดเข้าไปในพื้นที่ที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์กำหนดให้เป็นพื้นที่หรือบริเวณในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๖๔/๒๘ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท”</p>	<p>กำหนดโทษผู้ที่ฝ่าฝืนเข้าไปในพื้นที่ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๕๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๑๗/๑ มาตรา ๑๑๗/๒ มาตรา ๑๑๗/๓ และมาตรา ๑๑๗/๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p> <p>“มาตรา ๑๑๗/๑ ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) แทรกแซงการเดินอากาศในราชอาณาจักร แสตงไฟ สัญญาณ หรือการสื่อสารใด ๆ ในสถานที่และลักษณะที่น่าจะทำให้เกิดความเข้าใจผิดว่าเป็นไฟหรือสัญญาณที่แท้จริงที่เกี่ยวข้องกับสนามบินหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในอากาศยาน หรือยังคงใช้ไฟหรือสัญญาณที่ก่อให้เกิดความเข้าใจผิดดังกล่าว หลังจากที่มีอำนาจการได้มีหนังสือเตือนแล้ว</p> <p>(๒) ก่อจัด ยกลีเกิ หรือแทรกแซงการทำงานของไฟหรือสัญญาณใดที่เกี่ยวข้องกับสนามบินหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในอากาศยาน</p>	<p>กำหนดความผิดและโทษที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน</p>
	<p>มาตรา ๑๑๗/๒ ผู้ได้รับใบอนุญาต ใบรับรอง หรือใบสำคัญตามพระราชบัญญัตินี้ผู้ใด หรือเจ้าหน้าที่ตัวแทน ลูกจ้างหรือผู้แทนของผู้ได้รับใบอนุญาต ใบรับรอง หรือใบสำคัญผู้ใด กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p> <p>(๑) ไม่ยอมหรือปฏิเสธที่จะจัดทำรายงานต่อ</p>	<p>กำหนดความผิดและโทษของผู้ที่ได้รับใบอนุญาต ใบรับรอง หรือใบสำคัญ กรณีไม่ทำรายงาน ไม่เก็บรักษา ตัดทอนหรือเปลี่ยนแปลง หรือทำบัญชี บันทึก เอกสาร เป็นเท็จ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ผู้อำนวยความสะดวกที่พระราชบัญญัติกำหนด</p> <p>(๒) ไม่ยอมหรือปฏิเสธที่จะเก็บหรือรักษาไว้ซึ่งบัญชี บันทึก และเอกสารบันทึกข้อความในรูปแบบและวิธีการที่ผู้อำนวยการกำหนดหรือเห็นชอบ</p> <p>(๓) ดัดทอนหรือเปลี่ยนแปลงรายงาน บัญชี บันทึก หรือเอกสารบันทึกข้อความใด ๆ</p> <p>(๔) ยื่นรายงาน บัญชี บันทึก หรือเอกสารบันทึกข้อความอันเป็นเท็จ</p>	
	<p>มาตรา ๑๑๓/๓ ผู้ใดเพิกเฉยหรือปฏิเสธที่จะเข้าร่วมและให้การ หรือตอบคำถามอันชอบด้วยกฎหมายใด ๆ หรือจัดส่งหนังสือ หรือเอกสารใด ๆ ที่อยู่ในอำนาจของบุคคลนั้น เพื่อปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบด้วยกฎหมายของผู้อำนวยความสะดวก พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบิน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ</p>	<p>กำหนดความผิดและโทษกรณีไม่ให้ถ้อยคำ ส่งเอกสารตามคำสั่ง</p>
	<p>มาตรา ๑๑๓/๔ ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ละเลยต่อความปลอดภัยของชีวิต หรือแทรกแซงหรือพยายามแทรกแซงการปฏิบัติการของอากาศยานในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”</p>	<p>กำหนดความผิดและโทษกรณีจงใจหรือประมาทเลินเล่อละเลยต่อความปลอดภัยของชีวิต แทรกแซงหรือพยายามแทรกแซงการปฏิบัติการของอากาศยานให้เป็นไปอย่างปลอดภัย</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๖๐ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๒๘/๑) (๒๘/๒) (๒๘/๓) (๒๘/๔) (๒๘/๕) (๒๘/๖) (๒๘/๗) และ (๒๘/๘) ในอัตราค่าธรรมเนียมท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ “(๒๘/๑) ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ฉบับละ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (๒๘/๒) ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศ ฉบับละ ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (๒๘/๓) ใบรับรองการให้บริการจราจรทางอากาศ ฉบับละ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (๒๘/๔) ใบรับรองการให้บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน ฉบับละ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (๒๘/๕) ใบรับรองการให้บริการอุดมวิทยการบิน ฉบับละ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (๒๘/๖) ใบรับรองการให้บริการข่าวสารการบิน (๒๘/๗) ใบรับรองการให้บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ฉบับละ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (๒๘/๘) ใบรับรองการให้บริการบินทดสอบ ฉบับละ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (๒๘/๙) ใบรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ฉบับละ ๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท”</p>	<p>กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมสำหรับใบรับรองใบอนุญาต ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในพระราชบัญญัตินี้</p>

<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>มาตรา ๖๑ ให้ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการอื่นที่ คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งของคณะกรรมการบินพลเรือน ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงอยู่ใน ตำแหน่งต่อไปจนกว่าจะครบวาระ</p> <p>บรรดากฎใด ๆ ที่อยู่ในระหว่างการทำเนินการ ตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบินพลเรือนก่อน วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการได้ต่อไป เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรับรองให้ คณะกรรมการการบินพลเรือนในวันก่อนวันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคงอยู่ในตำแหน่งต่อไป จนกว่าจะครบวาระ และรับรองการทำเนินการของ คณะกรรมการการบินพลเรือน</p>
	<p>มาตรา ๖๒ ผู้ซึ่งประกอบกิจการบริการการ เดินอากาศก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ยังคง ประกอบกิจการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการขอใบรับรอง ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไข เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ภายในสามร้อยหกสิบวัน นับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และให้ประกอบ กิจการได้ต่อไปจนกว่าจะได้รับแจ้งคำสั่งไม่ออกใบรับรอง ดังกล่าวจากผู้อำนวยความสะดวก</p> <p>ในระหว่างที่ประกอบกิจการตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ประกอบกิจการบริการการเดินอากาศนั้นต้องปฏิบัติ ตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ เดินอากาศตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ด้วย</p>	<p>กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรับรองผู้ประกอบ กิจการบริการการเดินอากาศที่ทำเนินการอยู่ก่อน วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....</p> <p>มาตรา ๖๓ ให้ใบรับรองและใบอนุญาตดังต่อไปนี้ ซึ่งยังมีผลใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้คงใช้ได้ต่อไปจนกว่าจะสิ้นอายุใบรับรองหรือใบอนุญาตนั้น</p> <p>(๑) ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยออกให้ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘๕ ว่าด้วยการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (Air Operator Certificate Re – certification) พ.ศ. ๒๕๕๙</p> <p>(๒) ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ที่ออกตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕ โดยให้ถือว่าเป็นใบอนุญาตให้ประกอบกิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้</p> <p>ให้ผู้ซึ่งได้รับใบรับรองหรือใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งแจ้งให้ผู้อำนวยความสะดวกการมาถึงการมีใบรับรองหรือใบอนุญาตนั้น ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรับรองใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ที่ออกก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p>
-------------------------------------	---	--



<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มาตรา ๖๔ ให้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุของอากาศยานตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p>ในระหว่างการจัดตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุของอากาศยานตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ ๑๔๓/๒๕๖๑ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๑ ปฏิบัติหน้าที่เท่าที่จำเป็นไปพลางก่อน</p>	<p>เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรับรองคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมฉบับปัจจุบัน</p>
<p>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗</p>	<p>มาตรา ๖๕ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุของอากาศยานซึ่งได้ดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และยังไม่แล้วเสร็จ ให้ดำเนินการต่อไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ก่อนแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้</p> <p>เพื่อประโยชน์แก่การสอบสวนตามวรรคหนึ่ง ในเรื่องใดซึ่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุของอากาศยานเห็นสมควรนำหลักเกณฑ์และวิธีการที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ มาใช้</p>	<p>กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรับรองการดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติเหตุของอากาศยานที่เกิดขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... บังคับด้วย ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการการสอบสวน อุบัติเหตุของอากาศยานกำหนด	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>มาตรา ๖๖ ให้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p>ในระหว่างการจัดตั้งคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๙ ปฏิบัติหน้าที่เท่าที่จำเป็นไปพลางก่อน</p>	<p>กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อเร่งรัดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ</p>
	<p>มาตรา ๖๗ การจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยซึ่งได้ดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และยังไม่แล้วเสร็จ ให้ดำเนินการต่อไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ในกรณี แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยใดที่ได้กระทำไว้แล้วแต่มิได้บัญญัติไว้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ การดำเนินการต่อไปให้ เป็นไปตามที่คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและ</p>	<p>กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรับรองถึงการจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยซึ่งได้ดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p>

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗	ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....	เหตุผลในการแก้ไขเพิ่มเติม
	<p>ช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยตามมาตรา ๖๖ วรรคสอง กำหนด</p>	
	<p>มาตรา ๖๘ ให้โอนบรรดากิจการ เงินและทรัพย์สิน สิทธิ หนี้สิน ภาระผูกพัน และผู้ปฏิบัติหน้าที่ของเงินทุนหมุนเวียนตามมาตรา ๖๐/๔๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๕๗ ก่อนการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ มาเป็นของเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยานตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>กำหนดบเพเฉพาะกาลเกี่ยวกับเงินทุนหมุนเวียน</p>
	<p>มาตรา ๖๙ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>ผู้รับสนองพระราชโองการ</p> <p>..... นายกรัฐมนตรี</p>	<p>กำหนดผู้รักษาการตามกฎหมาย</p>

## ส่วนที่ ๓

ข้อมูลประกอบการพิจารณา  
ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

## การดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย\*

### ๑. สรุปความจำเป็นในการตรากฎหมาย

เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมมีโครงสร้างและเนื้อหาไม่ครอบคลุมถึงกิจการการบินพลเรือนทุกด้านที่รัฐต้องกำกับดูแลตามพันธกรณีที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี นอกจากนี้ยังขาดบทบัญญัติที่กำหนดฐานอำนาจของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน รวมถึงฐานอำนาจของผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Aviation Inspector) ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน นอกจากนี้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมยังขาดบทบัญญัติในหลายประการที่เป็นไปตามข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization- ICAO) ใช้ในการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP) อันเป็นผลให้ประเทศไทยได้รับข้อบกพร่อง (Findings) จากการตรวจสอบด้านกฎหมายหลักที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ รวมทั้งกำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้<sup>๑</sup>

#### หากไม่ทำภารกิจนั้นจะมีผลประการใด

ทำให้ขาดบทบัญญัติที่เป็นกฎหมายหลัก (primary legislation) ใช้ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ ซึ่งจะต้องมีเพื่อใช้ในการรับการตรวจสอบของ ICAO ทั้งในโครงการ USOAP-CMA และ USAP-CMA และหากไม่สามารถตอบข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่ ICAO ใช้ตรวจสอบประเทศไทยจะได้รับข้อบกพร่อง (Findings) ทำให้มีผลการประเมินในระดับต่ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยเกี่ยวกับประสิทธิภาพในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน

### ๒. สรุปการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง

เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง แนวทางการจัดทำและเสนอร่างกฎหมายตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗ วรรคสอง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา โดยสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นได้ ดังนี้<sup>๒</sup>

#### ๒.๑ วิธีในการรับฟังความคิดเห็น

ใช้วิธีรับฟังความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามลิงค์ <https://www.caat.or.th/th/archives/๓๗๑๘๘> ตั้งแต่วันที่ ๒๖ กันยายน ถึงวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๑

<sup>๑</sup> เรียบเรียงโดย นางสาวพันธุ์ทิพา หอมทิพย์ วิทยากรชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

<sup>๒</sup> หลักเกณฑ์ในการตรวจสอบความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... (Check list).

<sup>๓</sup> รายงานสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

## ๒.๒ จำนวนครั้งและระยะเวลาในการรับฟังความคิดเห็นในแต่ละครั้ง

มีการรับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จำนวน ๑ ครั้ง ตั้งแต่วันที่ ๒๖ กันยายน ถึงวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ ซึ่งมีผู้แสดงความคิดเห็น โดยส่งความคิดเห็น ผ่านไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ของฝ่ายกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

## ๒.๓ พื้นที่หรือกลุ่มเป้าหมายในการรับฟังความคิดเห็น

การรับฟังความคิดเห็นผ่านทางเว็บไซต์ เปิดรับฟังความคิดเห็นเป็นการทั่วไป

## ๒.๔ ประเด็นที่มีการแสดงความคิดเห็น

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้รับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... โดยมีหลักการเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติ ดังนี้

- (๑) เพิ่มเติมบทนิยามเกี่ยวกับการบินพลเรือน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔)
- (๒) ปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน (แก้ไขเพิ่มเติม หมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือนและผู้อำนวยการ มาตรา ๗ มาตรา ๘ มาตรา ๙ และมาตรา ๑๕)
- (๓) เพิ่มอำนาจของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้อำนวยการสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน (เพิ่มหมวด ๑/๑ การกำกับดูแล การบินพลเรือน)
  - (๔) กำหนดหลักเกณฑ์การกำกับดูแลการประกอบกิจการบริการการเดินอากาศ (เพิ่มหมวด ๑/๒ การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ)
  - (๕) กำหนดหลักเกณฑ์การขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ ทางอากาศ (เพิ่มหมวด ๑/๓ การกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแล เป็นพิเศษ)
  - (๖) กำหนดหลักเกณฑ์การใช้ห้วงอากาศและการจัดทำแผนนिरภัยในการบินพลเรือน แห่งชาติ (เพิ่มมาตรา ๑๖/๕ มาตรา ๒๑/๑ และมาตรา ๒๑/๒)
  - (๗) กำหนดหลักเกณฑ์การรองรับอากาศยานต่างประเทศที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่น ในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย (เพิ่มมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ และมาตรา ๓๓/๓)
  - (๘) กำหนดหลักเกณฑ์การกำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศ (เพิ่มหมวด ๔/๑ ใ้รับรอง ผู้ดำเนินการเดินอากาศ) และการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (เพิ่มหมวด ๔/๒ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ)
  - (๙) เพิ่มอำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการกำกับ ดูแลผู้ประจำหน้าที่ (แก้ไขเพิ่มเติมหมวด ๕ ผู้ประจำหน้าที่)
  - (๑๐) กำหนดหลักเกณฑ์การรักษาความปลอดภัย (เพิ่มหมวด ๕/๑ การรักษาความปลอดภัย) การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (เพิ่มหมวด ๕/๒ การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน)

(๑๑) กำหนดข้อห้ามหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมที่รบกวนต่อการเดินอากาศ (เพิ่มเติมมาตรา ๕๙/๑ มาตรา ๕๙/๒ มาตรา ๕๙/๓ มาตรา ๖๐ วรรคสาม)

(๑๒) ปรับปรุงบทบัญญัติเกี่ยวกับกองทุนหมุนเวียน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖๐/๔๔)

(๑๓) ปรับปรุงหลักเกณฑ์การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (แก้ไขเพิ่มเติมหมวด ๗ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์)

(๑๔) กำหนดหลักเกณฑ์การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (เพิ่มหมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย)

(๑๕) เพิ่มอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย (แก้ไขเพิ่มเติมหมวด ๘ อำนาจตรวจ ยึดและหน่วงเหนี่ยว)

(๑๖) ปรับปรุงบทกำหนดโทษ

การแก้ไขพระราชบัญญัติดังกล่าวเป็นไปเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามพันธกรณีภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล กำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ปรับปรุงหลักเกณฑ์การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และเพิ่มเติมการกำหนดหลักเกณฑ์การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเพื่อให้มีเครื่องมือในการดำเนินการดังกล่าว

## ๒.๕ ข้อคัดค้านหรือความเห็นของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องในแต่ละประเด็น

ไม่มีผู้คัดค้านในหลักการของร่างพระราชบัญญัติ และมีผู้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างขบถนิยาม “การบริการการเดินอากาศ” ตามร่างมาตรา ๕ ของร่างพระราชบัญญัติฯ ซึ่งให้รวมถึง “บริการการบินทดสอบ” เพิ่มเติมมาจากมาตรฐานสากลตามเอกสารของ ICAO DOC 9734 Part C Oversight Manual และ Eurocontrol ซึ่งไม่ได้ขยายนิยามไปถึง “บริการการบินทดสอบ” ที่อยู่ในความหมายที่สากลใช้กันอยู่ทั่วโลก ดังนั้น จึงเห็นควรพิจารณาปรับแก้ไขในมาตรา ๕ โดยตัดคำว่า “บินทดสอบ” ออกจากความหมายของคำว่า “บริการเดินอากาศ” และการบินทดสอบตามมาตรฐานที่บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลของ กพท. จึงมีความเป็นมาตรฐานสากลที่เหมาะสม ครบถ้วนเพียงพออยู่แล้ว และอาจพิจารณากำหนดให้การบินทดสอบเป็นประเภทหนึ่งในกิจการการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ ประเภทการทำงานทางอากาศ หรือกิจการบินพลเรือนประเภทอื่นที่คณะกรรมการการบินพลเรือน กำหนดตามมาตรา ๔๑/๑๒๔ แทน ซึ่งจะเป็นการสมควรและเหมาะสมตรงตามวัตถุประสงค์ของการปฏิบัติการบินทดสอบตามมาตรฐานสากลต่อไป

## ๒.๖ คำชี้แจงเหตุผลรายประเด็น

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เห็นว่า “บริการการบินทดสอบ” เป็นบริการที่มีความสำคัญเกี่ยวกับระบบการเดินอากาศ โดยในการกำกับดูแลด้านมาตรฐานความปลอดภัยของการให้บริการการบินทดสอบ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการออกข้อบังคับเกี่ยวกับมาตรฐานการบริการการบินทดสอบ และควรกำกับดูแลผ่านระบบใบรับรองการบินทดสอบ เพื่อให้สามารถตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ให้บริการได้ ในขณะที่ การบินทดสอบซึ่งได้ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบันโดยบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นการใช้อากาศยานทำการบินเพื่อำเน็จเป็นทางค้า หรือมีรายได้ค่าตอบแทนจากการใช้อากาศยานทำการบินทดสอบ ดังนั้น จึงอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศในปัจจุบัน คือ ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้ออกใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแก่บริษัทวิทยุการบินฯ ซึ่งหากร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... นี้มีผลใช้บังคับ กลไกในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจจะอยู่ภายใต้กฎหมายการเดินอากาศแทน โดยกิจกรรมการบินทดสอบโดยมีรายได้หรือเก็บค่าบริการ จะอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติในร่างหมวด ๔/๒ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ ในส่วนของการทำงานทางอากาศ (aerial work) ซึ่งมุ่งเน้นในการกำกับดูแลกิจกรรมการบินพลเรือนที่เป็นบริการแก่สาธารณะและผู้ให้บริการมีรายได้จากการให้บริการนั้น ดังนั้น เพื่อการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยให้เป็นตามมาตรฐานและกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจให้มีความเป็นธรรมต่อผู้บริโภค และมีมาตรฐานการบริการ กพท. จึงเห็นควรบัญญัติเรื่องดังกล่าวให้เป็นหนึ่งในบริการการเดินอากาศเพื่อกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยและเป็นหนึ่งในประเภทการทำงานทางอากาศที่เป็นกิจการการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลด้วย เช่นเดียวกับที่ กพท. กำกับดูแลผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ต้องอยู่ภายใต้ระบบใบอนุญาตและใบรับรองทั้งสองประเภทเช่นกัน

**หมายเหตุ** รายละเอียดสรุปการรับฟังความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... โปรดศึกษาเพิ่มเติมจาก (เอกสารแนบท้ายภาคผนวก หน้า (๑๙๓) - (๑๙๙))

### ๓. สรุปการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการตรากฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ

ผลกระทบในด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่อาจเกิดขึ้นจากการตราพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มีดังนี้

#### ด้านเศรษฐกิจ

- **เชิงบวก** : เมื่อมีกฎหมายอันเป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ ตลอดจน การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือน จะส่งผลให้การบินพลเรือนของประเทศไทยมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งย่อมส่งผลกระทบในเชิงบวกต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ



การค้า การลงทุนของไทยและการประกอบกิจการของภาคเอกชน ทั้งยังช่วยให้ประชาชนได้ใช้บริการ การขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและสม่ำเสมอ

**ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก :** ภาคการบินพลเรือนและเศรษฐกิจของประเทศไทย และประชาชน ทุกภาคส่วน

- **เชิงบวก :** ไม่มี เพียงแต่การประกอบกิจการการบินพลเรือนจะถูกควบคุมและกำกับดูแล ให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านความมั่นคง ปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ

#### **ด้านสังคม**

- **เชิงบวก :** เมื่อมีกฎหมายอันเป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนา ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ ตลอดจน การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือน จะส่งผลให้การบินพลเรือนของประเทศไทยมีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล ช่วยให้ประชาชนได้ใช้บริการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย

- **ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก :** ประชาชนทุกภาคส่วน

**๔. การเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อประชาชน**  
ได้มีการเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ผลกระทบต่อประชาชนผ่านทาง เว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (www.caat.or.th)

**๕. การนำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาจัดทำร่างกฎหมาย**  
สำนักงานการบินแห่งประเทศไทย ได้นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... แล้ว เห็นควรยืนยันตามร่างพระราชบัญญัติฯ ที่ผ่านการตรวจพิจารณาจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

**๖. ความเห็นต่อการดำเนินการตามมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย**  
จากการตรวจสอบเอกสารและหลักฐานที่เสนอมาพร้อมกับร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... แล้ว เห็นว่าได้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๗๗

-----

## หลักเกณฑ์ในการตรวจสอบความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ (Checklist)

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

กฎหมายใหม่       แก้ไขปรับปรุง       ยกเลิกกฎหมาย

ส่วนราชการหรือหน่วยงานผู้เสนอ

กระทรวงคมนาคมและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### ๑. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

#### ๑.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจคืออะไร

เพื่อกำหนดบทบัญญัติของกฎหมายการบินพลเรือนขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ และเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งกำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบิน พลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

#### เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องใด

การขาดบทบัญญัติของกฎหมายที่กำหนดฐานอำนาจของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศ รวมถึงฐานอำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ตรวจสอบด้านการบินในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน เพื่อให้สามารถจัดทำกฎเกณฑ์ด้านการบินให้เป็นอย่างมีมาตรฐานและเป็นปัจจุบัน

#### ๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมมีโครงสร้างและเนื้อหาไม่ครอบคลุมถึงกิจการการบินพลเรือนทุกด้านที่รัฐต้องกำกับดูแลตามพันธกรณีที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี นอกจากนี้ยังขาดบทบัญญัติที่กำหนดฐานอำนาจของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน รวมถึงฐานอำนาจของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Aviation Inspector) ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน นอกจากนี้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมยังขาดบทบัญญัติในหลายประการที่เป็นไปตามข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization- ICAO) ใช้ในการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP) อันเป็นผลให้ประเทศไทยได้รับข้อบกพร่อง (Findings) จากการตรวจสอบด้านกฎหมายหลักที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ รวมทั้งกำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

### หากไม่ทำภารกิจนั้นจะมีผลประการใด

ทำให้ขาดบทบัญญัติที่เป็นกฎหมายหลัก (primary legislation) ใช้ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ ซึ่งจะต้องมีเพื่อใช้ในการรับการตรวจสอบของ ICAO ทั้งในโครงการ USOAP – CMA และ USAP – CMA และหากไม่สามารถตอบข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่ ICAO ใช้ตรวจสอบประเทศไทยจะได้รับข้อบกพร่อง (Findings) ทำให้มีผลการประเมินในระดับต่ำ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยเกี่ยวกับประสิทธิภาพในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน

#### ๑.๓ การดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์มีกี่ทางเลือก มีทางเลือกอะไรบ้าง ไม่มีทางเลือกอื่น

#### ๑.๔ มาตรการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ของภารกิจคืออะไร

การกำหนดบทบัญญัติของกฎหมายการบินพลเรือนขึ้นใหม่เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้ ได้กำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้มีความเป็นสากลและทัดเทียมกับนานาชาติอารยประเทศอีกด้วย

#### ๑.๕ ภารกิจนั้นจะแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้เพียงใด

เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... จัดทำขึ้นโดยอาศัยแนวทางตามกฎหมายแบบ (Model Law) ที่เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization- ICAO) และองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐฯ (Federal Aviation Administration- FAA) ซึ่งได้มีการศึกษาวิเคราะห์แล้วว่า เป็นไปตามข้อคำถาม (Protocol Questions) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization- ICAO) ใช้ในการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme - USOAP) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของการตรวจสอบตามองค์ประกอบสำคัญ (Critical Elements) ว่าด้วยกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation)

#### ๑.๖ ผลสัมฤทธิ์ของภารกิจคืออะไร

การแก้ไขข้อบกพร่อง (Findings) จากการตรวจสอบด้านกฎหมายหลักที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อบกพร่องที่ตรวจพบจากการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme: USOAP) เพื่อให้สามารถรองรับการตรวจสอบในภารกิจของคณะผู้ตรวจสอบเพื่อประเมินผลการแก้ไขข้อบกพร่อง (Coordinated Validation Mission - ICVM) ของประเทศไทย

จากการตรวจสอบตามโครงการ USOAP ดังกล่าว และพร้อมสำหรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme: USAP)

### **ตัวชี้วัดความสัมฤทธิ์ของกฎหมายมีอย่างไร**

มีกฎหมายการบินพลเรือนฉบับใหม่ที่ครอบคลุมและครบถ้วนเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามพันธกรณีภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีและเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนการมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายเพื่อกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

### **๑.๗ การทำภารกิจสอดคล้องกับพันธกรณีและความผูกพันตามหนังสือสัญญาที่ประเทศไทยมีต่อรัฐต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศใด ในเรื่องใด**

พันธกรณีในฐานะรัฐภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ ในเรื่องการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจ

### **๒. ผู้ทำภารกิจ**

#### **๒.๑ เมื่อคำนึงถึงประสิทธิภาพ ต้นทุน และความคล่องตัวแล้ว เหตุใดจึงไม่ควรให้เอกชนทำภารกิจนี้**

โดยที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานของรัฐที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญประการหนึ่งในการกำกับ ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านความปลอดภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล ฉะนั้น รัฐโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรเป็นผู้ดำเนินการวางกฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ

#### **ภารกิจนี้ควรทำร่วมกับเอกชนหรือไม่ อย่างไร**

เอกชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ เนื่องจากเป็นผู้ที่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมาย

#### **๒.๒ เมื่อคำนึงถึงประสิทธิภาพและประโยชน์ที่จะเกิดแก่การให้บริการประชาชน ควรทำภารกิจนี้ร่วมกับหน่วยงานอื่นหรือไม่ เพราะเหตุใด**

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่หลักในการกำกับ ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนของประเทศ (State's Civil Aviation Authority) จึงควรเป็นหน่วยงานหลักในการทำภารกิจนี้ แต่จะมีความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านการบินพลเรือน (civil aviation stakeholders) ที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทำร่างพระราชบัญญัติและเป็นผู้ที่จะต้องปฏิบัติตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ตัวอย่างเช่น กระทรวงคมนาคม กรมท่าอากาศยาน บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสถาบันการบินพลเรือน เพื่อให้ประสิทธิภาพและประโยชน์ที่จะเกิดแก่การให้บริการประชาชน

**๒.๓** ภารกิจดังกล่าว หากให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำจะได้ประโยชน์แก่ประชาชนมากกว่าหรือไม่

มิได้เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่และภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

**๓. ความจำเป็นในการตรากฎหมาย**

**๓.๑** การจัดทำภารกิจนั้นมีความสอดคล้องกับเรื่องใด อย่างไร

หน้าที่หลักของหน่วยงานของรัฐ (ตามภารกิจพื้นฐาน (Function)) ในเรื่องการค้า กักตุน ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือน

ยุทธศาสตร์ชาติ ในเรื่อง.....

แนวทางการปฏิรูปประเทศ ในเรื่อง.....

**๓.๒** การทำภารกิจนั้นสามารถใช้มาตรการทางบริหารโดยไม่ต้องออกกฎหมายได้หรือไม่

ไม่อาจใช้มาตรการทางบริหารแต่เพียงอย่างเดียวได้ เนื่องจากภารกิจเช่นว่านั้นอาจมีผลเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของปวงชนชาวไทยที่ได้รับความคุ้มครองตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐

**ถ้าใช้มาตรการทางบริหารจะมีอุปสรรคอย่างไร**

**๓.๓** ในการทำภารกิจ เหตุใดจึงจำเป็นต้องตรากฎหมาย

จำเป็นต้องมีการตรากฎหมายไว้ใช้บังคับ เนื่องจากมีบทบัญญัติในการจำกัดสิทธิเสรีภาพของประชาชนในการประกอบอาชีพ และการเดินทาง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องตราเป็นกฎหมายในระดับ พระราชบัญญัติ ทั้งนี้ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้ ได้กำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพอีกด้วย

**๓.๔** การใช้บังคับกฎหมายและระยะเวลาในการใช้บังคับกฎหมาย

(ก) การใช้บังคับกฎหมาย

ต้องใช้บังคับพร้อมกันทุกท้องที่ทั่วประเทศ เนื่องจากเป็นกฎหมายที่ใช้ในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ

ททยอยใช้เป็นท้องที่ ๆ ไป เนื่องจาก .....

ใช้บังคับเพียงบางท้องที่ เนื่องจาก .....

**(ข) ระยะเวลาในการใช้บังคับกฎหมาย**

- ใช้บังคับทันทีที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เนื่องจาก
- มีการทอดระยะเวลาในการบังคับใช้ เพื่อการออกกฎหมายลำดับรองและทำความเข้าใจกับผู้ที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย และเตรียมความพร้อมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่จะต้องเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย หรือปฏิบัติตามกฎหมาย
- ควรกำหนดระยะเวลาการสิ้นสุดไว้ด้วยหรือไม่ เพราะเหตุใดไม่ควรกำหนดระยะเวลาสิ้นสุด

**๓.๕ ถ้าจำเป็นต้องมีกฎเกณฑ์ เหตุใดจึงไม่สมควรตราเป็นข้อบัญญัติท้องถิ่น**

เนื่องจากมีบทบัญญัติในการจำกัดสิทธิเสรีภาพของประชาชนในการประกอบอาชีพและการเดินทาง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องตราเป็นกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ และโดยที่มีได้เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่และภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จึงไม่อาจบังคับโดยใช้ข้อบัญญัติท้องถิ่นได้

**๓.๖ ลักษณะการใช้บังคับ**

- ควบคุม
- กำกับ/ติดตาม
- ส่งเสริม

**เหตุใดจึงต้องใช้ระบบดังกล่าว**

เพื่อควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล

**๓.๗ การใช้ระบบอนุญาตในกฎหมาย**

**๓.๗.๑ เพราะเหตุใดจึงกำหนดให้ใช้ระบบการอนุมัติ การอนุญาต การจดทะเบียนหรือใช้ระบบอื่น**

เนื่องจากการบินพลเรือนมีองค์ประกอบระหว่างประเทศและเกี่ยวข้องกับความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทั้งในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคล รวมทั้งเป็นการให้สิทธิของรัฐหรือรัฐต้องเข้าไปมีส่วนร่วมหรือการรับรองสิทธิในการทำกิจกรรมด้านการบินของเอกชน เช่น ระบบการจดทะเบียนอากาศยาน ระบบใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน หรือความสมควรเดินอากาศ ดังนั้น การที่จะทำกิจกรรมใด ๆ ที่เกี่ยวกับการบินพลเรือนจึงต้องมีการควบคุมและกำกับดูแลให้เป็นไปอย่างมีระบบระเบียบและเกิดความปลอดภัยซึ่งเป็นไปตามพันธกรณีที่ประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญาชิคาโกฯ รวมทั้งต้องควบคุมและกำกับดูแลหรือเกิดประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวมสูงสุด จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดให้ใช้ระบบการอนุมัติ การอนุญาต การจดทะเบียนในกฎหมาย

**๓.๗.๒ ค่าธรรมเนียมมีความจำเป็นอย่างไร มีความคุ้มค่าต่อภาระที่เกิดแก่ประชาชนอย่างไร**

การกำหนดค่าธรรมเนียมตามร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เช่น ค่าธรรมเนียมใบสำคัญการจดทะเบียน หรือค่าธรรมเนียมใบอนุญาต หรือใบรับรองนั้นมีลักษณะเป็นภาษี กล่าวคือ เนื่องจากกฎหมายกำหนดบังคับให้ต้องจดทะเบียนหรือต้องขออนุญาตหรือต้องได้รับการรับรอง มิฉะนั้นจะกระทำการที่ต้องจดทะเบียนหรือต้องขออนุญาตหรือต้องขอรับรองไม่ได้

การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมประเภทนี้จึงเป็นการเรียกเก็บจากผลแห่งการบังคับนั้น เมื่อเป็นเช่นนี้จึงต้องกำหนดอัตราไว้ในกฎหมายว่าจะเรียกเก็บได้ในอัตราใดหรืออย่างสูงเท่าใด เพื่อเป็นการประกันแก่ประชาชนว่าฝ่ายบริหารจะไม่เรียกเก็บเกินสมควร จึงมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ และให้ฝ่ายบริหารมีอำนาจออกกฎกระทรวงเรียกเก็บค่าธรรมเนียมได้ไม่เกินอัตราที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินั้น

### **๓.๗.๓ มีหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจในการอนุมัติ อนุญาตหรือไม่ อย่างไร**

หลักเกณฑ์และขอบเขตของการใช้ดุลพินิจเป็นไปตามเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัติฯ กำหนดและสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่จะต้องพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตให้เป็นไปตามกฎหมายนั้น

### **๓.๗.๔ มีขั้นตอนและระยะเวลาที่แน่นอนในการอนุญาตหรือไม่**

ขั้นตอนและระยะเวลาที่แน่นอนในการอนุญาตเป็นไปตามที่กำหนดในคู่มือประชาชน และพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการด้วย

### **๓.๗.๕ มีการเปิดโอกาสให้อุทธรณ์การปฏิเสธคำขอ การให้ยื่นคำขอใหม่ หรือไม่ อย่างไร**

กระบวนการอุทธรณ์การปฏิเสธคำขอเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง

## **๓.๘ การใช้ระบบคณะกรรมการในกฎหมาย**

### **๓.๘.๑ กฎหมายที่จะตราขึ้นมีการใช้ระบบคณะกรรมการ หรือไม่**

มีการใช้ระบบคณะกรรมการ

#### **มีความจำเป็นอย่างไร**

- คณะกรรมการการบินพลเรือน เป็นองค์อำนาจในการกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือน และกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือน

- คณะกรรมการความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นคณะกรรมการเพื่อการบริหารจัดการและขับเคลื่อนแผนความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ

- คณะกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นคณะกรรมการในการให้ความเห็นชอบการกำหนดขอบเขตและการจัดสรรงาน รวมถึงการให้คำแนะนำและความร่วมมือในกิจกรรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ตลอดจนให้คำแนะนำในการทบทวนและควมมีประสิทธิภาพของกระบวนการและมาตรการในการรักษาความปลอดภัย

- คณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นคณะกรรมการในการรับรองคำจำกัดความ การจัดสรรงานตามหน้าที่ การให้คำแนะนำ และความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน

- คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานเป็นคณะกรรมการที่ประกอบด้วยผู้ที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการบินพลเรือนซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน วิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการบิน

จัดทำรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน ตลอดจนเสนอแนะการดำเนินการเชิงป้องกันหรือออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยด้านการบิน

**๓.๘.๒ คณะกรรมการที่กำหนดขึ้นมีอำนาจซ้ำซ้อนกับคณะกรรมการอื่นหรือไม่  
ไม่มีอำนาจซ้ำซ้อน**

หากมีความซ้ำซ้อน จะดำเนินการอย่างไรกับคณะกรรมการอื่นนั้น

**๓.๘.๓ องค์ประกอบของคณะกรรมการมีผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง หรือนายกรัฐมนตรี  
หรือหัวหน้าส่วนราชการหรือไม่**

คณะกรรมการการบินพลเรือน ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และกรรมการอื่นอีกไม่เกินเจ็ดคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้หรือประสบการณ์ด้านการบินพลเรือน เป็นกรรมการ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการและเลขานุการ

**เหตุใดจึงต้องกำหนดให้บุคคลดังกล่าวเป็นองค์ประกอบของคณะกรรมการ**

เนื่องจากคณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นองค์อำนาจในการกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนและกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือน จึงจำเป็นต้องมีผู้ทรงคุณวุฒิในระดับนโยบายที่มีอำนาจในการตัดสินใจ และมีความรู้ความเชี่ยวชาญ ตลอดจนประสบการณ์อย่างสูงในด้านการบินพลเรือนมาร่วมกันดำเนินการ

**๓.๙ มีกรอบหรือแนวทางการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่หรือไม่ อย่างไร**

หลักเกณฑ์และขอบเขตของการใช้ดุลพินิจเป็นไปตามเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัติฯ กำหนด และสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อปฏิบัติที่แนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่จะต้องพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตให้เป็นไปตามกฎหมายนั้น

**๓.๑๐ ประเภทของโทษที่กำหนด**

โทษทางอาญา       โทษทางแพ่ง       มาตรการบังคับทางปกครอง

**๓.๑๑ การกำหนดโทษทางอาญาจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายสัมฤทธิ์ผล เพราะเหตุใด  
เพื่อเป็นการป้องปรามมิให้เกิดการกระทำความผิด (Deterrence)**

**๔. ความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น**

**๔.๑ การดำเนินการตามภารกิจในเรื่องนี้มีกฎหมายอื่นในเรื่องเดียวกันหรือทำนองเดียวกันหรือไม่  
พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ และประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘**



**๔.๒ ในกรณีที่มีกฎหมายขึ้นใหม่ เหตุใดจึงไม่ยกเลิก แก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายในเรื่องเดียวกันหรือทำนองเดียวกันที่มีอยู่**

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ...) พ.ศ. .... ที่เสนอนี้ มุ่งประสงค์ที่จะใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้ ได้กำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพทดแทนการใช้ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘

**๕. ผลกระทบและความคุ้มค่า**

**๕.๑ ผู้ซึ่งได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมาย**

ผู้ประกอบการสายการบิน (ผู้ดำเนินการเดินอากาศ) ผู้ดำเนินงานสนามบิน โรงเรียนการบิน ผู้ผลิตอากาศยานและส่วนประกอบของอากาศยาน ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมอากาศยาน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ (เช่น การให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ) ตลอดจนผู้ประกอบการจำหน่ายที่ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบิน

**ผู้มีหน้าที่ตามร่างกฎหมายหรือที่จะได้รับผลกระทบจากร่างกฎหมายนั้นโดยตรง**

ผู้ประกอบการสายการบิน (ผู้ดำเนินการเดินอากาศ) ผู้ดำเนินงานสนามบิน โรงเรียนการบิน ผู้ผลิตอากาศยานและส่วนประกอบของอากาศยาน ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมอากาศยาน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ (เช่น การให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ) ตลอดจนผู้ประกอบการจำหน่ายที่ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบิน

**ผู้ที่อยู่ในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากร่างกฎหมาย**

ประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่ได้รับการกำหนดเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ จะถูกจำกัดสิทธิบางประการ (ปลูกต้นไม้/สร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง) เพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ

**๕.๒ ผลกระทบที่เกิดขึ้นแก่บุคคลดังกล่าว**

**ด้านเศรษฐกิจและสังคม**

- **เชิงบวก**

เมื่อมีกฎหมายอันเป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ ตลอดจนการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือน จะส่งผลให้การบินพลเรือนของประเทศไทยมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งย่อมส่งผลกระทบในเชิงบวกต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าการลงทุนของไทยและการประกอบกิจการของภาคเอกชน ทั้งยังช่วยให้ประชาชนได้ใช้บริการการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและสม่าเสมอ

**ผู้ได้รับผลกระทบเชิงบวก**

ภาคการบินพลเรือนและเศรษฐกิจของประเทศไทย และประชาชนทุกภาคส่วน

- เชิงลบ

ไม่มี เพียงแต่การประกอบกิจการการบินพลเรือนจะถูกควบคุมและกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านความมั่นคง ความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

**ผู้ได้รับผลกระทบเชิงลบ**

ไม่มี

**๕.๓ สิทธิและเสรีภาพของบุคคลในเรื่องใดบ้างที่ต้องถูกจำกัด**

สิทธิและเสรีภาพในการประกอบอาชีพ เสรีภาพในการเดินทาง สิทธิเหนือพื้นดิน (ข้อจำกัดอันเนื่องมาจากการปลูกสร้างในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ)

**การจำกัดนั้นเป็นการจำกัดเท่าที่จำเป็นหรือไม่ อย่างไร**

เป็นการจำกัดเท่าที่จำเป็น เพื่อความมั่นคงแห่งรัฐ เพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแล ให้การประกอบกิจการการบินพลเรือน และเพื่อเป็นไปด้วยความปลอดภัยและเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยคำนึงถึงความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ

**๕.๔ ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ**

**๕.๔.๑ ประชาชนจะมีการดำรงชีวิตที่ดีขึ้นเพียงใด และเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนมากน้อยเพียงใด**

เมื่อมีกฎหมายอันเป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ ตลอดจนการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือน จะส่งผลให้การบินพลเรือนของประเทศไทยมีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล อันจะมีผลเป็นอำนวยความสะดวกให้ประชาชนได้ใช้บริการ การขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและสม่าเสมอ

**๕.๔.๒ เศรษฐกิจหรือสังคมมีการพัฒนาอย่างยั่งยืนได้เพียงใด**

เมื่อมีกฎหมายอันเป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ ตลอดจนการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือน จะส่งผลให้การบินพลเรือนของประเทศไทยมีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งย่อมส่งผลกระทบในเชิงบวกต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนของไทยและการประกอบกิจการของภาคเอกชน ทั้งยังช่วยสร้างงานสร้างรายได้ให้แก่ประชาชน ในภาคอุตสาหกรรมการบิน

**การประกอบกิจการเป็นไปโดยสะดวกหรือลดต้นทุนของผู้ประกอบการได้มากน้อยเพียงใด**

ผู้ประกอบการสายการบิน (ผู้ดำเนินการเดินอากาศ) ผู้ดำเนินงานสนามบิน โรงเรียนการบิน ผู้ผลิตอากาศยานและส่วนประกอบของอากาศยาน ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมอากาศยาน ผู้ให้บริการ การเดินอากาศ (เช่น การให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ) ตลอดจนผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบินจะถูกกำกับดูแลให้ประกอบกิจการหรือดำเนินการให้เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

ตามมาตรฐานสากล ย่อมเป็นประโยชน์ในระยะยาวต่อการกำหนดแนวทางและแผนทางธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจ ขณะที่ผู้ประกอบการที่ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบินจะมีมาตรฐานและศักยภาพที่ตอบสนองต่อความต้องการของภาคอุตสาหกรรมการบินด้วย

#### **ยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้มากขึ้น เพียงใด**

เมื่อมีกฎหมายอันเป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ ตลอดจน การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือน จะส่งผลให้การบินพลเรือนของประเทศไทย มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งย่อมส่งผลกระทบในเชิงบวก ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนของไทยและการประกอบกิจการของภาคเอกชน ทั้งยังเป็น การยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยด้านการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากประเทศไทยสามารถแก้ไขข้อบกพร่องที่ตรวจพบจากการตรวจสอบตามโครงการ ตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme: USOAP)

#### **และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนามากขึ้นเพียงใด**

ในร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มีการกำหนดกลไกการใช้ มาตรการลงโทษทางแพ่ง ซึ่งเงินค่าปรับทางแพ่งที่ได้รับจากผู้ฝ่าฝืนพระราชบัญญัติฯ จะนำเข้ากองทุน ที่สำนักงานจัดตั้งขึ้น เพื่อนำไปใช้ในการวิจัยและพัฒนา การฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจ ในด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนแก่ผู้เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน

#### **๕.๔.๓ เสริมสร้างประสิทธิภาพหรือนวัตกรรมในการปฏิบัติราชการอย่างไร**

#### **สามารถลดงบประมาณแผ่นดินได้มากขึ้นเพียงใด**

#### **๕.๔.๔ วิธีการและระยะเวลาประเมินผลสัมฤทธิ์ ตลอดจนประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ ได้แก่**

ไม่อาจกำหนดระยะเวลาประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการได้ แต่การมีพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้จะมีส่วนให้ประเทศไทยสามารถแก้ไขข้อบกพร่องที่ตรวจพบจากการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบ การกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme: USOAP) และ มีความพร้อมสำหรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme: USAP)

#### **๕.๕ ความยุ่งยากที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมาย**

อยู่ในวิสัยที่จะปฏิบัติได้ ไม่ยุ่งยากหรือก่อให้เกิดภาระเกินสมควร กล่าวคือ ผู้ประกอบการสายการบิน (ผู้ดำเนินการเดินอากาศ) ผู้ดำเนินงานสนามบิน โรงเรียนการบิน ผู้ผลิต อากาศยานและส่วนประกอบของอากาศยาน ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมอากาศยาน ผู้ให้บริการ การเดินอากาศ (เช่น การให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ) ตลอดจนผู้ประกอบการที่ปฏิบัติงาน

เกี่ยวกับการบินจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วยการยกระดับมาตรฐานในการประกอบการหรือการดำเนินการของตนเอง ซึ่งอาจต้องใช้เวลาและทรัพยากรในการลงทุน แต่จะก่อให้เกิดผลประโยชน์ที่ยั่งยืนในอนาคต

**๕.๖ ความคุ้มค่าของภารกิจเมื่อคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับประชาชน และการที่ประชาชนจะต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่ได้รับ**

คุ้มค่า แม้จะเป็นการสร้างภาระแก่ผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย แต่ก็จะมีส่วนช่วยสร้างความปลอดภัยให้แก่กิจการการบินพลเรือนของประเทศและการยกระดับมาตรฐานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้มีความเป็นสากลและทัดเทียมกับนานาชาติด้วย กล่าวคือ การดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัตินี้ จะใช้งบประมาณในการดำเนินการตามปกติของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยไม่ได้สร้างหรือกำหนดภาระหน้าที่แก่ประชาชนทั่วไป เพียงแต่ภาคเอกชนอันประกอบด้วยผู้ประกอบการสายการบิน (ผู้ดำเนินการเดินอากาศ) ผู้ดำเนินงานสนามบิน โรงเรียนการบิน ผู้ผลิตอากาศยานและส่วนประกอบของอากาศยาน ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมอากาศยาน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ (เช่น การให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ) ตลอดจนผู้ประจำหน้าที่ที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบินจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วยการยกระดับมาตรฐานในการประกอบการหรือการดำเนินการของตนเอง ซึ่งอาจต้องใช้เวลาและทรัพยากรในการลงทุน แต่จะก่อให้เกิดผลประโยชน์ที่ยั่งยืนในอนาคต ทั้งยังก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทยในความพยายามที่จะเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งจะสัมฤทธิ์ผลได้ต้องอาศัยการมีกฎหมายที่มีมาตรฐานทัดเทียมกับนานาชาติด้วยประการหนึ่ง

## **๖. ความพร้อมของรัฐ**

### **๖.๑ ความพร้อมของรัฐ**

#### **(ก) กำลังคนที่คาดว่าจะต้องใช้**

ใช้อัตรากำลังของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน

#### **(ข) คุณวุฒิและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่จำเป็นต้องมี**

คุณวุฒิและประสบการณ์ด้านการบิน (เฉพาะทาง) ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการดำเนินการมากที่สุด

#### **(ค) งบประมาณที่คาดว่าจะต้องใช้**

งบประมาณของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

**๖.๒ ในกรณีที่เป็นร่างกฎหมายที่มีผลต่อการจัดตั้งหน่วยงานหรืออัตรากำลัง มีความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตรากำลังและงบประมาณหรือไม่ อย่างไร**

ในร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ไม่มีการขอจัดสรรอัตรากำลังและงบประมาณ

๖.๓ วิธีการที่จะให้ผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายมีความเข้าใจและพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย

วิธีการสร้างความรับรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนผู้อยู่ภายใต้กฎหมาย

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ และสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยได้มีการนำร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ... เผยแพร่ในเว็บไซต์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การเข้าถึงข้อมูลของประชาชน

มีการเผยแพร่พระราชบัญญัติฯ ลงในเว็บไซต์และสื่อสังคมออนไลน์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ทั้งยังมีการจัดทำในลักษณะรูปเล่มหรือแผ่นพับเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปได้รับทราบ

๗. หน่วยงานที่รับผิดชอบ

๗.๑ มีหน่วยงานอื่นใดที่ปฏิบัติภารกิจซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียงกันหรือไม่ มีข้อเสนอแนะในการดำเนินการกับหน่วยงานนั้นอย่างไร

ไม่มี

๗.๒ มีความเกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบต่อการทำงานของหน่วยงานอื่นหรือไม่ อย่างไร

ไม่มี

๗.๓ มีการบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นหรือไม่ อย่างไร

มีการบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการบินพลเรือน รวมทั้งหน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัย ความมั่นคงของประเทศ การรักษาสิ่งแวดล้อม และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ

๘. วิธีการทำงานและการตรวจสอบ

๘.๑ ระบบการทำงานที่สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

เกิดประโยชน์สุขของประชาชน

เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ

มีประสิทธิภาพและเกิดความคุ้มค่าในเชิงภารกิจของรัฐ

ไม่มีขั้นตอนการปฏิบัติงานเกินความจำเป็น

มีการปรับปรุงภารกิจของส่วนราชการให้ทันต่อสถานการณ์

ประชาชนได้รับการอำนวยความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ

มีการประเมินผลการปฏิบัติราชการสม่ำเสมอ

๘.๒ การเปิดเผยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐ

๘.๒.๑ ในกฎหมายมีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ของรัฐในเรื่องใดบ้าง แต่ละขั้นตอนใช้เวลาในการดำเนินการเท่าใด

ในร่างกฎหมายมีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการในการออกใบอนุญาต ใบรับรอง หรือหนังสือรับรองของเจ้าหน้าที่ แต่ไม่ได้มีการกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการไว้ในร่างพระราชบัญญัติฯ เนื่องจากมีความมุ่งหมายที่จะให้นำไปกำหนดในกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินี้

๘.๒.๒ หากมีการใช้ดุลพินิจ การใช้ดุลพินิจสอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาลและหลักนิติธรรมอย่างไร  
ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มีการกำหนดไว้ว่า ในการออก  
กฎระเบียบเพื่อการกำกับดูแลการบินพลเรือน ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
จะต้องจัดให้มีการรับฟังความเห็นเกี่ยวกับร่างกฎระเบียบจากบุคคลที่เกี่ยวข้องหรืออาจได้รับผลกระทบ  
จากกฎระเบียบนั้น หรือจัดให้มีการชี้แจงทำความเข้าใจกับบุคคลดังกล่าวก่อนที่กฎระเบียบนั้นจะมีผล  
ใช้บังคับ

๘.๒.๓ ในการพิจารณาของเจ้าหน้าที่ที่ใช้หลักกระจายอำนาจ หรือมอบอำนาจเพื่อให้ประชาชน  
ได้รับการบริการที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ อย่างไร  
ไม่มี

๘.๓ มีระบบการตรวจสอบและคานอำนาจอย่างไรบ้าง

๘.๓.๑ มีระบบการตรวจสอบการปฏิบัติงานภายในหรือไม่ อย่างไร

ในการใช้อำนาจเพื่อการตรวจติดตามและบังคับการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้หรือ  
กฎหมายอื่นที่อยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของสำนักงาน ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....  
ต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลใด ๆ ที่ร้องขอ

๘.๓.๒ มีกระบวนการร้องเรียนจากบุคคลภายนอกหรือไม่ อย่างไร

ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... กำหนดกระบวนการร้องเรียน  
จากบุคคลภายนอกไว้ ๒ กลไก ดังต่อไปนี้

(๑) กระบวนการร้องเรียนการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติ

กำหนดให้บุคคลใด ๆ อาจยื่นข้อร้องเรียนเป็นหนังสือต่อผู้อำนวยการเกี่ยวกับการที่  
บุคคลใด ๆ ดำเนินการหรือละเว้นการดำเนินการใด ๆ อันเป็นการฝ่าฝืนร่างพระราชบัญญัตินี้ หรือข้อบังคับ  
คำสั่ง หนังสือแจ้ง หนังสือเวียน ข้อกำหนด หรือคำสั่งการใดที่ออกตามความในร่างพระราชบัญญัตินี้

(๒) กระบวนการยื่นอุทธรณ์กรณีบุคคลได้รับความเสียหายจากคำตัดสินของพนักงานเจ้าหน้าที่

กำหนดให้บุคคลใดที่ได้รับการเดือดร้อนเสียหายหรือความไม่เป็นธรรมจากคำตัดสิน  
หรือการพิจารณาของพนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ออกตามร่างพระราชบัญญัตินี้ อาจยื่น  
อุทธรณ์คำตัดสินดังกล่าวต่อผู้อำนวยการ

๙. การจัดทำกฎหมายลำดับรอง

๙.๑ ได้จัดทำแผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรอง กรอบระยะเวลา ตลอดจนกรอบ  
สาระสำคัญของกฎหมายลำดับรองนั้น หรือไม่ ได้ยกร่างกฎหมายลำดับรองในเรื่องใดบ้าง

มีการจัดทำแผนในการจัดทำกฎหมายลำดับรอง (เอกสารแนบท้าย ๑)

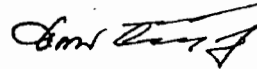
๙.๒ มีกรอบในการตรานโยบายเพื่อป้องกันการขยายอำนาจหน้าที่ของรัฐหรือเพิ่มภาระแก่บุคคล  
เกินสมควร

๑๐. การรับฟังความคิดเห็น

มีการรับฟังความคิดเห็น  ไม่ได้รับฟังความคิดเห็น

รายละเอียดของการรับฟังความคิดเห็น ปรากฏตามสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นแนบท้าย (เอกสารแนบท้าย ๒)

ขอรับรองว่าการเสนอร่างพระราชบัญญัติได้ดำเนินการตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี และระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีแล้ว



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑

ฝ่ายกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

นางสาวสร้อยสนุช สติระเจริญทรัพย์

โทร. ๐ ๒๕๖๘ ๘๘๐๑

โทรสาร ๐ ๒๕๗๖ ๑๙๐๖

เรื่องเสร็จที่ ๑๔๕๗/๒๕๖๑

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๕๐๓/๖๗๑๕ ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงยุติธรรม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงาน ก.พ.ร. และสำนักงานงบประมาณไปประกอบการพิจารณาด้วย แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ก่อนเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป โดยได้มีการดำเนินการดังนี้

๑. ในการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) พิจารณา และได้มีหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๙/๑๕๐ ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ ส่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวที่พิจารณาเสร็จแล้วไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป และขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยื่นยันการแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีโดยตรง (เรื่องเสร็จที่ ๑๐๘๕/๒๕๖๐)

๒. ต่อมา สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๓๖๓๒๒ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า กระทรวงคมนาคมได้แจ้งยืนยันให้ความเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขเพิ่มเติมและมีข้อสังเกต พร้อมกับขอเพิ่มเติมหลักการบางประการ นายกรัฐมนตรีพิจารณาแล้วมีคำสั่งมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) รับร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วดังกล่าวไปพิจารณาร่วมกับกระทรวงคมนาคม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ได้ข้อยุติ ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

๓. สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือที่ นร ๐๕๐๓/๔๑๑๒๙ ลงวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๑ แจ้งว่า รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) ได้จัดประชุมเมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๐ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเข้าร่วมหารือด้วย ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแจ้งต่อที่ประชุมว่า ประเด็นและข้อสังเกตต่าง ๆ ได้มีการหารือในเบื้องต้นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจนเป็นที่ยุติแล้ว โดยที่ประชุมพิจารณาแล้วมีความเห็นร่วมกันว่าควรส่งประเด็นดังกล่าวและร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้กลับไปให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

ในการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) พิจารณา โดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวง และกรมท่าอากาศยาน) ผู้แทนกระทรวงการคลัง (กรมบัญชีกลาง และกรมธนารักษ์) ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย (สำนักงานปลัดกระทรวง) ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย



ไทย ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) ผู้แทนบริษัท ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) และผู้แทนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เห็นสมควรจัดทำบันทึกประกอบร่างพระราชบัญญัติฯ ดังต่อไปนี้

#### ๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

กระทรวงคมนาคมได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... โดยมีวัตถุประสงค์จะใช้ร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริม และพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ อันเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี และกำหนดบทบัญญัติในการกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพเพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

๑.๑ ยกเลิกพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมทั้งฉบับ พร้อมทั้งยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ พ.ศ. ๒๕๑๕ ในส่วนกิจการการเดินอากาศ และกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับการบินพลเรือนขึ้นใหม่ทั้งฉบับ

๑.๒ ขอบเขตการใช้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ มีวัตถุประสงค์ที่จะใช้บังคับแก่

(๑) บุคคลธรรมดาและนิติบุคคล อากาศยาน สนามบิน ผลิตภัณฑ์การบิน การบริการทางอากาศ และบริการที่เกี่ยวข้องกับการบินทั้งหมดในประเทศไทย

(๒) อากาศยานซึ่งจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ทุกลำไม่ว่าจะอยู่ภายในหรือนอกราชอาณาจักร

(๓) ผู้ถือเอกสารการบินทุกคนในขณะที่อยู่นอกราชอาณาจักรและใช้สิทธิทำการหรือประสงค์จะใช้สิทธิทำการตามเอกสารการบินนั้น

(๔) อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายต่างประเทศทุกลำที่ปฏิบัติการบินนอกราชอาณาจักร

(๕) อากาศยานที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ในขณะที่ปฏิบัติการบินเหนือทะเลหลวง ในส่วนของการปฏิบัติตามกฎหมายทางอากาศ

๑.๓ หมวด ๑ คณะกรรมการการบินพลเรือน กำหนดให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนคณะหนึ่ง โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายทางเศรษฐกิจด้านการบินพลเรือนและมีอำนาจหน้าที่ในการติดตามการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ทันต่อเหตุการณ์ ถูกต้อง และครบถ้วนตามกฎหมายและตามอนุสัญญาและให้มีอำนาจตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้

๑.๔ หมวด ๒ การกำกับดูแลการบินพลเรือน แบ่งออกเป็นส่วนตัวต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(๑) ส่วนที่ ๑ ขอบเขตการกำกับดูแลการบินพลเรือน

(๒) ส่วนที่ ๒ การใช้อำนาจกำกับดูแล

(๓) ส่วนที่ ๓ การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย

(๔) ส่วนที่ ๔ การกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย

(๕) ส่วนที่ ๕ การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน

(๖) ส่วนที่ ๖ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ

(๗) ส่วนที่ ๗ สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

๑.๕ หมวด ๓ การสอบสวนอุบัติเหตุ กำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) คณะหนึ่ง โดยมีอำนาจและหน้าที่สำคัญในการดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานให้สอดคล้องกับอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ การจัดทำรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวน การเสนอแนะ การดำเนินการเชิงป้องกันหรือออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยด้านการบิน การเข้าร่วมในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานที่ดำเนินการโดยรัฐต่างประเทศตามความเหมาะสม เป็นต้น พร้อมทั้งกำหนดให้ในการสอบสวนตามหมวดนี้ ให้ กสอ. ดำเนินการโดยอิสระปราศจากการแทรกแซง ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม รวมทั้งในกรณีเมื่อมีอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์เกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักร ให้อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้น และสิ่งที่ยานอากาศยานนั้นบรรทุกมาอยู่ในความพิทักษ์ของ กสอ. และให้ กสอ. มีอำนาจพิจารณาให้พ้นจากความพิทักษ์

๑.๖ หมวด ๔ การค้นหาและช่วยชีวิต กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จัดตั้งศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยชีวิตเพื่อช่วยอากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายหรืออากาศยานที่สูญหายหรือขาดการติดต่อและต้องการการค้นหาและช่วยชีวิตผู้อยู่ในอากาศยานได้อย่างทันทั่วถึง และมีอำนาจสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ อาทิ การประสานความร่วมมือกับศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยชีวิตในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง โดยให้รัฐมนตรีจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลการค้นหาและช่วยชีวิตขึ้นภายในกระทรวงคมนาคมเพื่อทำหน้าที่เป็นเลขานุการของศูนย์ประสานงานหน่วยงานค้นหาและช่วยชีวิต ตลอดจนให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการทำข้อตกลงกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ยิ่งไปกว่านั้น ยังกำหนดให้รัฐมนตรีออกประกาศกำหนดมาตรฐานในการค้นหาและช่วยเหลือที่สอดคล้องกับมาตรฐานตามภาคผนวกที่เกี่ยวข้องแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และให้รัฐมนตรีกำกับดูแลการค้นหาและช่วยชีวิตให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ประกาศกำหนด

๑.๗ หมวด ๕ การบังคับใช้กฎหมายและกระบวนการ กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินมีอำนาจในการบังคับการให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายตามพระราชบัญญัตินี้ ในการที่จะเข้าไปในสนามบิน ในอากาศยานและในที่ทำกรของผู้ดำเนินการเดินอากาศในราชอาณาจักรได้ ตลอดจนมีอำนาจในการสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาต ใบรับรอง หรือหนังสือรับรอง หรือบุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ส่งเอกสารหรือข้อมูลทั้งหมดเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงอำนาจในการเข้าไปและตรวจค้นอากาศยาน สถานที่หรือที่ทำกร ตรวจสอบวัตถุหรือเอกสาร และกรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอากาศยานลำใดจงใจหรือทำการบินในลักษณะที่เข้าข่ายเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้ พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินมีอำนาจในการยึดหน่วยอากาศยานนั้นไว้ หรือสั่งปิดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินดังกล่าวได้ เป็นต้น

๑.๘ หมวด ๖ ฐานความผิดและบทกำหนดโทษ กำหนดฐานความผิดและบทกำหนดโทษสำหรับการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ โดยแบ่งออกเป็นส่วนต่าง ๆ ดังนี้

(๑) ส่วนที่ ๑ โทษทางแพ่ง กำหนดโทษทางแพ่งสำหรับการกระทำการฝ่าฝืน บทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้ โดยให้อำนาจการมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับทางแพ่งและ ประเมินความร้ายแรงของการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

(๒) ส่วนที่ ๒ ความผิดและโทษทางอาญา

๑.๙ บทเฉพาะกาล และอัตราค่าธรรมเนียมท้ายพระราชบัญญัติสำหรับการออก ใบอนุญาต ใบรับรอง และหนังสือรับรอง

## ๒. ข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ สำนักข่าวกรองแห่งชาติ สำนักงาน ก.พ. กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงสาธารณสุข เห็นด้วยในหลักการของ ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

๒.๒ สำนักงาน ก.พ.ร. มีข้อสังเกตว่าเพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๐ ที่กำหนดไว้ว่าในการร่างกฎหมายเพื่อใช้บังคับในเรื่องใดก็ตาม ไม่ควรมีข้อกำหนดในรายละเอียดให้มีการจัดตั้งส่วนราชการขึ้นใหม่ ดังนั้น ในมาตรา ๒๓๕ และมาตรา ๒๗๑ ควรกำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานและ คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง โดยให้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นผู้รับผิดชอบงานธุรการ งานวิชาการ และงานเลขานุการคณะกรรมการฯ ดังกล่าว

๒.๓ ฝ่ายกฎหมายและกระบวนการยุติธรรม มีข้อสังเกตว่าการวางกฎเกณฑ์ ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ จำเป็นต้องจัดเตรียมความพร้อมของบุคลากร ทุกภาคส่วนเพื่อรองรับการดำเนินการบังคับใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตรวจสอบตามโครงการ ตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล

๒.๔ กระทรวงยุติธรรม มีข้อสังเกต ดังนี้

(๑) ร่างมาตรา ๔ การกำหนดนิยาม “ห้วงอากาศที่ใช้ในการเดินอากาศ” หมายความว่า ห้วงอากาศเหนือระดับความสูงขั้นต่ำที่กำหนดไว้เพื่อการทำการบินและรวมถึง ห้วงอากาศที่จำเป็นต่อความปลอดภัยในการบินขึ้นและลงจอดของอากาศยาน เห็นว่า คำนิยาม ดังกล่าวไม่ได้กำหนดกรอบห้วงอากาศหรือระดับความสูงขั้นต่ำไว้ชัดเจนว่าเป็นไปตามมาตรฐานหรือ ข้อกำหนดใด

(๒) เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุและการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประมงในกรณีเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ของอากาศยานในราชอาณาจักรไทย เห็นควร กำหนดให้มีสำเนาแปลภาษาคอยให้ความช่วยเหลือด้วย

(๓) การให้อำนาจแก่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ดำเนินมาตรการลงโทษทางแพ่งโดยกำหนดค่าปรับเพื่อทดแทนหรือเพิ่มเติมจากการดำเนินมาตรการ ทางปกครองเห็นควรกำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานในการพิจารณาให้ชัดเจน เพื่อเป็นหลักประกันว่าจะเกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ที่ถูกใช้มาตรการทางแพ่งดังกล่าว

๒.๕ สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีความเห็นเพิ่มเติม เพื่อประกอบการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... ดังนี้

(๑) องค์ประกอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนควรมีผู้แทนจากหน่วยงาน ที่มีความชำนาญในด้านต่างๆ ที่สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ เช่น ผู้แทนจากกระทรวงพาณิชย์ เป็นต้น รวมทั้งควรกำหนดคุณสมบัติ ลักษณะต้องห้าม และกระบวนการสรรหาและคัดเลือกผู้ที่จะมาเป็น

กรรมการอื่นในคณะกรรมการการบินพลเรือน เพื่อให้ได้ผู้ที่มีความรู้ความสามารถและคุณสมบัติที่เหมาะสมและป้องกันการมีส่วนได้ส่วนเสียในกลไกการกำกับดูแลด้านกิจการการบินพลเรือน ทั้งทางตรงและทางอ้อม

(๒) กำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการการบินพลเรือนและผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยที่ชัดเจน เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ และผู้อำนวยการฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(๓) พิจารณาเพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน ในการกำหนดนโยบายการเจรจาสิทธิการบินของไทยในภาพรวมและนโยบายการเจรจาสิทธิการบินกับรายประเทศเป็นเพื่อให้สอดคล้องกับหน้าที่กำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนอื่น ๆ ของประเทศ

(๔) พิจารณาอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตอื่น ๆ อาทิ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อประกอบการกำหนดอำนาจหน้าที่ในภารกิจดังกล่าวของกระทรวงคมนาคม ซึ่งจะช่วยให้กลไกและขั้นตอนปฏิบัติระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(๕) กำหนดกลไกการสนับสนุนทางการเงินสำหรับภารกิจการสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบสามารถพัฒนาศักยภาพทั้งหมดทางด้านบุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือ และกระบวนการปฏิบัติงาน สำหรับการปฏิบัติการกิจดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**๒.๖ สำนักงบประมาณ** มีข้อสังเกตในหมวด ๒ การกำกับดูแลการบินพลเรือน มาตรา ๑๙๔ ของร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว โดยเห็นสมควรให้เพิ่มผู้แทนกรมท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบสนามบิน ๒๘ แห่ง ทั่วประเทศ ร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยจากอากาศยานชนนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบินแห่งชาติด้วย

**๒.๗ กระทรวงการคลัง** มีข้อสังเกต ดังนี้

(๑) การกำหนดให้กรมท่าอากาศยานจัดตั้งทุนหมุนเวียนตามร่างมาตรา ๒๓๒ เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๑ มาตรา ๖๐/๔๔ บัญญัติให้กรมท่าอากาศยานจัดตั้งทุนหมุนเวียนขึ้นทุนหนึ่งตามกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลัง และให้กรมท่าอากาศยานนำเงินค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่จัดเก็บได้ จากการดำเนินการสนามบินอนุญาตส่งเงินเข้าทุนหมุนเวียน สำหรับการใช้จ่ายเงินจากบัญชีทุนหมุนเวียนให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์หลักเกณฑ์และวิธีการใช้จ่ายเงินตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดโดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง ซึ่งปัจจุบันกรมท่าอากาศยานได้จัดตั้งเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศแล้ว กรณีตามร่างมาตรา ๒๓๒ จึงเป็นเรื่องการนำบทบัญญัติการจัดตั้งทุนหมุนเวียนเพิ่มขึ้นใหม่ และเพื่อให้ทุนหมุนเวียนที่จัดตั้งตามกฎหมายทั้งสองฉบับมีความเชื่อมโยงและต่อเนื่องกันเห็นสมควรเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องการโอนเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศไปเป็นทุนหมุนเวียนตามร่างกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือน

อย่างไรก็ดี หากมีการแก้ไขบทบัญญัติการจัดตั้งทุนหมุนเวียน โดยมีการเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้จ่าย และหรือแหล่งที่มาของทุน ให้กรมท่าอากาศยานจัดทำรายละเอียดเหตุผลความจำเป็น วัตถุประสงค์ แหล่งที่มาของเงินทุน แผนการดำเนินงาน และแผน

การเงินของเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยานเสนอคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน เพื่อพิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

(๒) การกำหนดให้นำเงินค่าปรับทางแพ่งที่ได้รับจากผู้ฝ่าฝืนกฎหมายส่งเข้า กองทุนที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดตั้งตามร่างมาตรา ๒๘๔ จากการประสาน สำนักงานฯ โดยได้รับคำชี้แจงว่าเป็นเพียงการกำหนดข้อยกเว้นในการนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน และจะนำเงินนั้นส่งเข้าบัญชีกองทุนที่สำนักงานฯ เปิดไว้เพื่อรับจ่ายเงิน โดยไม่ได้ประสงค์จัดตั้งทุน หมุนเวียนเช่นเดียวกับทุนหมุนเวียนของกรมท่าอากาศยานตามมาตรา ๒๓๒ อย่างไรก็ตาม โดยที่ ในหลักการการใช้จ่ายเงินแผ่นดิน เงินที่ส่วนราชการ/หน่วยงานของรัฐได้รับไว้เป็นกรรมสิทธิ์ ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ส่วนรายจ่ายในการดำเนินงานต้องใช้จ่ายจากเงินงบประมาณ รายจ่ายประจำปีตามที่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภา แต่หากมีความจำเป็นต้องใช้จ่ายเงินดังกล่าว ให้ขอทำความเข้าใจกับกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ของ รัฐบาลและสถานะการเงินการคลังของประเทศ ประกอบกับคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เคยวินิจฉัยว่า การเปรียบเทียบปรับเป็นการบังคับใช้กฎหมายการที่หน่วยงานได้รับเงินค่าปรับไว้ เป็นการรับไว้แทน รัฐซึ่งต้องนำเงินค่าปรับดังกล่าวส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน การที่ร่างพระราชบัญญัติฯ กำหนดให้ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับทางแพ่ง สำหรับการกระทำความผิดฝ่าฝืนบทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้ และให้นำเงินค่าปรับทางแพ่งที่ได้รับ จากผู้ฝ่าฝืนไปใช้จ่ายโดยไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน จึงไม่เป็นไปตามหลักการข้างต้น ดังนั้น เห็นสมควรให้ตัดบทบัญญัติในร่างมาตรา ๒๘๔ ออก

### ๓.สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการ กฤษฎีกา

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) พิจารณาหลักการของร่างพระราชบัญญัติ การบินพลเรือน พ.ศ. ... แล้วเห็นว่า เนื่องด้วยหลักการของร่างพระราชบัญญัติการบินพลเรือน พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เป็นการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศทั้งหมด โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงบทบัญญัติกฎหมายให้สอดคล้องตามประเด็นข้อบกพร่อง (Findings) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทย ได้ชี้แจงว่า ICAO มีกำหนดจะเข้ามาตรวจสอบระบบการบินพลเรือนของประเทศไทย ในช่วงเดือนกันยายน ๒๕๖๐ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจึงขอให้มีการเร่งรัดการตรวจ พิจารณาร่างฯ ให้แล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๐ เพื่อเสนอร่างพระราชบัญญัติฯ เข้าสู่ การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในช่วงเวลาเดียวกับที่ ICAO มีกำหนดจะเข้ามาตรวจสอบ ดังกล่าว ในการนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) จึงได้วางแนวทางการตรวจพิจารณา โดยเห็นว่า เพื่อให้การตรวจพิจารณาร่างกฎหมายแล้วเสร็จทันตามระยะเวลาอันจำกัดดังกล่าว สมควรปรับปรุงรูปแบบของร่างพระราชบัญญัติฯ เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ เฉพาะประเด็นที่เป็นข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO เพื่อแก้ไข ปัญหาการบินพลเรือนของประเทศไปก่อน หากมีความจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายทั้งหมดก็ควร ดำเนินการในโอกาสต่อไป

สำหรับการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้พิจารณาตามประเด็นข้อบกพร่อง (Findings) ของ ICAO

เป็นสำคัญ โดยมีผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้นำเสนอข้อมูลดังกล่าว และได้ ยืนยันว่าร่างฯ มีหลักการที่ครบถ้วนตามประเด็นข้อทักท้วงของ ICAO แล้ว ทั้งนี้ สำนักงาน คณะกรรมการกฤษฎีกา ได้ส่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวที่พิจารณาเสร็จแล้ว ไปยังสำนักเลขาธิการ คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป และขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยื่นยันการแก้ไขเพิ่มเติม ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีโดยตรง แต่โดยที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้มีข้อสังเกตและขอเพิ่มเติมในหลักการหลายประการ ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้มอบหมายให้ รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) รับไปพิจารณา โดยรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) ได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและมีความเห็นร่วมกันว่าควรส่งประเด็นดังกล่าว และร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้กลับไปให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาอีกครั้ง หนึ่ง สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติฯ ให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ตรวจพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

สำหรับ ข้อสังเกตและข้อเสนอหลักการเพิ่มเติม ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีสาระสำคัญ ดังนี้

(๑) กระทรวงคมนาคม มีข้อสังเกตเพิ่มเติมและขอเสนอเพิ่มเติมหลักการ ดังนี้

(๑.๑) หมวด ๗ การสอบสวนอุบัติเหตุ สำนักงานคณะกรรมการสอบสวน อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานมีข้อสังเกต ดังต่อไปนี้

(๑.๑.๑) ร่างมาตรา ๖๔/๒ ควรเพิ่มหลักการเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ ก.ส.อ. แทนตำแหน่งที่ว่างในกรณีอื่นนอกจากครบวาระ โดยให้ปฏิบัติหน้าที่ได้เท่าวาระที่เหลืออยู่ของ กรรมการที่ตนแทน

(๑.๑.๒) ร่างมาตรา ๖๔/๕ (๓) ขอให้ตัดคำว่า “ฉบับสุดท้าย” ออกเพื่อให้ ครอบคลุมการจัดทำรายงานทั้งหมด

(๑.๑.๓) ร่างมาตรา ๖๔/๑ วรรคสาม ขอตัด “(๒)” ออก เพราะการลาออก เป็นเหตุเฉพาะตัว ซึ่งไม่ควรมีข้อสงสัยจนเป็นเหตุให้มีการสอบสวน

(๑.๑.๔) ร่างมาตรา ๖๔/๑๐ เห็นสมควรแก้ไขจาก “และผู้ดำเนินงาน สนามบิน” เป็น “หรือผู้ดำเนินงานสนามบิน” แทน เพื่อกำหนดให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งในกลุ่มนี้ สามารถแจ้งก็ได้

(๑.๒) ในส่วนของหมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ร่างมาตรา ๖๔/๒๑ เห็นควรปรับผู้แทนหน่วยงานต่าง ๆ (ยกเว้นผู้แทนเหล่าทัพ) เป็นผู้บริหารสูงสุด แทนเนื่องจากเป็นคณะกรรมการระดับชาติ ซึ่งมีหน้าที่จัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ รวมทั้งจะทำให้ได้รับความร่วมมือในระดับนโยบายของหน่วยงาน

(๑.๓) ขอเสนอเพิ่มเติมหลักการเกี่ยวกับการจัดตั้งเงินทุนหมุนเวียน องค์ประกอบของเงินทุนหมุนเวียน และวัตถุประสงค์ของเงินทุนหมุนเวียน

(๒) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (สำนักงาน กพท.) มีข้อสังเกตว่า ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจ พิจารณาแล้ว ยังมีประเด็นที่ไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของกลไกกำกับดูแลการบินพลเรือน และยังขาด เนื้อหาสาระในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

(๒.๑) การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจที่ สำนักงาน กพท. และ กระทรวงคมนาคม เสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) เป็นผู้มีอำนาจออกใบอนุญาต ประกอบกิจการการบินพลเรือน แต่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากำหนดให้ กบร. ให้ความ

เห็นชอบแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน รวมทั้งมีอำนาจเปลี่ยนแปลง แก้ไข ปรับปรุง พักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาต ซึ่ง กพท. เห็นว่าอาจจะส่งผลให้เกิดความซ้ำซ้อนในด้านกระบวนการและส่งผลให้การพิจารณาอนุญาตการบินพลเรือนไม่คล่องตัวและเกิดความล่าช้า

(๒.๒) ขาดบทบัญญัติที่กำหนดให้อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยหรือที่ปฏิบัติการบินโดยผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งสกัดกั้นของประเทศที่มีอำนาจเหนือห้วงอากาศที่อากาศยานนั้นทำการบิน (เป็นข้อบกพร่อง (Findings) ขององค์การการบินพลเรือนแห่งประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)

(๒.๓) ขาดบทบัญญัติให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ผอ.กพท.) มีอำนาจกำหนดข้อห้ามหรือข้อจำกัดในการใช้พื้นที่ใด ๆ ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ รวมถึงตลอดถึงพื้นที่ควบคุมการจราจรทางอากาศและเส้นทางบินเท่าที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และประสิทธิภาพของการบินพลเรือน

(๒.๔) ขาดบทบัญญัติในการกำหนดให้ ผอ.กพท. มีอำนาจออกข้อกำหนดเพื่อการรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสนามบิน

(๒.๕) ไม่ได้แก้ไขเพิ่มเติมความในมาตรา ๖๖ วรรคหนึ่ง เกี่ยวกับอำนาจตรวจยึด และห่วงเหนี่ยว ให้ครอบคลุมถึงผู้ตรวจสอบด้านการบิน

(๒.๖) ไม่กำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับมาตรการลงโทษทางแพ่งซึ่งเป็นมาตรการลงโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมายแบบ (Model Law) ของ ICAO

(๒.๗) ขาดบทกำหนดโทษของร่างมาตรา ๑๕/๒๗ (กรณีผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศฝ่าฝืนหรือไม่เรียกเก็บค่าบริการตามอัตราที่ผู้อำนวยการกำหนด)

(๒.๘) ขาดบทบัญญัติของบทเฉพาะกาลที่ต้องกำหนดว่า “ให้บรรดาใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หนังสือรับรองการอนุญาต การดำเนินการใด ๆ หรือเงื่อนไขที่กำหนดโดยชอบตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติมเป็นใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หนังสือรับรอง การอนุญาต การดำเนินการใด ๆ หรือเงื่อนไขที่ออกโดยชอบตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขให้ผิดไปจากที่กำหนดไว้เดิม ให้ผู้มีอำนาจตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้มีอำนาจแก้ไขเพิ่มเติมให้ถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้” ซึ่งเป็นบทเฉพาะกาลที่กำหนดไว้ในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศทุกครั้งที่ผ่านมา

(๓) คณะกรรมการประสานงานการใช้ห้วงอากาศร่วมระหว่างทหารกับพลเรือน กองทัพอากาศ ได้มีหนังสือที่ ๓/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๑ โดยมีข้อเสนอในประเด็นดังนี้

(๓.๑) การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการใช้ห้วงอากาศที่ใช้ในการเดินอากาศของประเทศไทยควรเป็นการบูรณาการครอบคลุมในทุกมิติด้านเศรษฐกิจโดยกระทรวงคมนาคม และมีมิติของความมั่นคงโดยกระทรวงกลาโหม และจากส่วนราชการ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

(๓.๒) การจัดทำแผนแม่บทห้วงอากาศเพื่อการใช้ประโยชน์ห้วงอากาศของประเทศไทยที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ควรเป็นการดำเนินการโดยคณะกรรมการหรืออนุกรรมการที่ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งต้องเป็นการบูรณาการการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดจากกระทรวงคมนาคม กระทรวงกลาโหม รวมทั้งส่วนราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อให้ครอบคลุมในทุกมิติ

(๓.๓) การจัดการจราจรทางอากาศ ควรเป็นการทำข้อตกลงในการปฏิบัติร่วมกันระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพบก กองทัพเรือ และกองทัพอากาศ เป็นต้น

(๓.๔) ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ขาดมาตราที่ว่าด้วยการบินทางทหารและพลเรือน ดังนั้น ควรกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ระหว่างการบินทางทหารและการบินพลเรือนให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น อาทิเช่น

(๓.๔.๑) การบินทางทหาร ควรกำหนดให้กองทัพอากาศในฐานะผู้รับผิดชอบหลักด้านความมั่นคงทางอากาศและอวกาศเป็นผู้รับผิดชอบและกำกับดูแลผลประโยชน์และความมั่นคงของชาติในห้วงอากาศ ADIZ และ Airspace ทั้งทั้งประเทศ

(๓.๔.๒) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ควรรับผิดชอบบริหารจัดการเฉพาะห้วงอากาศในส่วนของ Flight Information Regions (FIR) ได้แก่ Airways, Approach และ Aerodrome เป็นต้น

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ประกอบกับข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อเสนอเพิ่มเติมหลักการของหน่วยงานต่าง ๆ และได้พิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... โดยสรุปผลการพิจารณาได้ ดังต่อไปนี้

**๑. บทนิยาม** ได้แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามที่เกี่ยวข้อง เช่น คำว่า “ภาคผนวก” “การบินพลเรือน” “บริการการเดินอากาศ” “การจัดการจราจรทางอากาศ” “บริการจราจรทางอากาศ” “บริการข่าวสารการบิน” “บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน” “บริการบินทดสอบ” “การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์” “ผู้ตรวจสอบด้านการบิน” “ห้วงอากาศที่ใช้ในการเดินอากาศ” “การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย” “การประทุษร้ายต่ออากาศยาน” “ผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ” “ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ” และคำอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัตินี้ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๔)

**๒. คณะกรรมการการบินพลเรือน** ได้ปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน ให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมหลักการตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๗ มาตรา ๘ มาตรา ๙ และมาตรา ๑๕)

**๓. การกำกับดูแลการบินพลเรือน** ได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน โดยกำหนดขอบเขตการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือน รวมไปถึงกำหนดมาตรการในการตรวจสอบ เพื่อให้กิจการการบินพลเรือนมีมาตรฐานและความปลอดภัย รวมทั้งสอดคล้องกับมาตรฐานสากล (เพิ่มหมวด ๑/๑ การกำกับดูแลการบินพลเรือน)

**๔. การกำกับดูแลการบริการการเดินอากาศ** ได้กำหนดให้การประกอบกิจการบริการการเดินอากาศต้องได้รับใบรับรอง และกำหนดมาตรฐานการบริการการเดินอากาศในเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ การบริการจราจรทางอากาศ บริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน บริการข่าวสารการบิน บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และการบินทดสอบ กำหนดกลไกการออกไปรับรอง หน้าที่ของ



ผู้ให้บริการ และการตรวจสอบติดตามการให้บริการการเดินทางอากาศ (เพิ่มหมวด ๑/๒ การกำกับดูแล การบริการการเดินทางอากาศ)

**๕. การกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ** ได้กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษทางอากาศ โดยการรับมอบ จัดเก็บ บรรทุก ขนถ่าย หรือขนส่งของดังกล่าว ต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด (เพิ่มหมวด ๑/๓ การกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ)

**๖. การใช้ห้วงอากาศที่ใช้ในการเดินทางอากาศของประเทศไทย** ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดนโยบายการใช้ห้วงอากาศ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ของความปลอดภัยในการบิน (เพิ่มมาตรา ๑๖/๕) และกำหนดเขตพื้นที่หวงห้ามเด็ดขาดและพื้นที่หวงห้ามเฉพาะ โดยการกำหนดพื้นที่ดังกล่าวหากเป็นพื้นที่เกี่ยวกับราชการทหารหรือราชการตำรวจ ให้ผู้อำนวยการประกาศกำหนดพื้นที่ตามที่หน่วยงานนั้นเสนอ และการปฏิบัติการบินในพื้นที่ดังกล่าวต้องได้รับอนุญาตจากผู้รับผิดชอบพื้นที่ดังกล่าวและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดอย่างเคร่งครัด (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๒)

สำหรับข้อสังเกตของสำนักงาน กพท. ในประเด็นที่ว่ายังขาดบทบัญญัติที่กำหนดให้อากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยหรือที่ปฏิบัติการบินโดยผู้ดำเนินการเดินทางอากาศของไทย จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งศักดิ์กันของประเทศที่มีอำนาจเหนือห้วงอากาศที่อากาศยานนั้นทำการบิน นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) พิจารณาแล้วเห็นว่า หลักการดังกล่าวย่อมเป็นไปตามหลักสากลที่ทุกประเทศจะต้องถือเป็นแนวปฏิบัติอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องบัญญัติไว้ในกฎหมายแต่อย่างใด

ส่วนข้อเสนอของกองทัพอากาศ ที่ขอให้กำหนดมาตราที่ว่าด้วยการบินทางทหารและพลเรือน และควรกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ระหว่างการบินทางทหารและการบินพลเรือนให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) พิจารณาแล้ว เห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการบินพลเรือนเป็นการเฉพาะ โดยมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ได้บัญญัติยกเว้นไว้อย่างชัดเจนว่าพระราชบัญญัติไม่ใช้บังคับแก่การเดินทางอากาศในราชการทหาร เว้นแต่การทำแผนการบิน และการปฏิบัติตามกฎจราจรทางอากาศ ดังนั้น สาระสำคัญในพระราชบัญญัตินี้จึงมิได้กระทบต่อขอบเขตและอำนาจหน้าที่ของการบินทางทหารแต่อย่างใด จึงมิได้กำหนดบทบัญญัติที่ว่าด้วยการบินทางทหารเอาไว้ ส่วนข้อเสนอแนะในประเด็นอื่น ๆ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้นำมาประกอบการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติฯ แล้ว

**๗. แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ** ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่จัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการความปลอดภัยการบินพลเรือนในระดับประเทศ โดยต้องมีการทบทวนเพื่อปรับปรุงแผนดังกล่าวทุก ๆ ปี และแจ้งผู้ซึ่งเกี่ยวข้องเพื่อนำไปปฏิบัติตาม โดยผู้ซึ่งเกี่ยวข้องต้องจัดทำแผนการจัดการความปลอดภัยสำหรับกิจการการบินพลเรือนของตนให้สอดคล้องกับแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และกำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการแผน รวมถึงมีอำนาจในการกำกับติดตามและตรวจสอบการดำเนินการตามแผน (เพิ่มมาตรา ๒๑/๑ และมาตรา ๒๑/๒)

๘. การรองรับอากาศยานต่างประเทศที่มีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทย ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศของไทยที่นำอากาศยานต่างประเทศมาใช้ในการประกอบกิจการของตนโดยมีสัญญาเช่าหรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกัน และประเทศไทยมีความตกลงกับประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานเพื่อโอนความรับผิดชอบของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานให้กับประเทศไทยตามอนุสัญญาแล้ว ให้ถือว่าอากาศยานต่างประเทศนั้นเป็นอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและให้ใบอนุญาตหรือการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานนั้นอยู่ภายใต้กฎหมายไทยด้วย (เพิ่มมาตรา ๓๓/๑ มาตรา ๓๓/๒ และมาตรา ๓๓/๓ ในหมวด ๓ การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน)

๙. **ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ** กำหนดให้ผู้ใช้อากาศยานในการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ต้องได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificates : AOC) จากผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยให้อำนาจผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดหลักเกณฑ์การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ คุณสมบัติของผู้ขอใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ อำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการในการกำกับดูแลการดำเนินการของผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และกำหนดมาตรการบังคับในกรณีผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบที่วางไว้ (เพิ่มหมวด ๔/๑ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ)

๑๐. **การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ** กำหนดให้การประกอบกิจการการบินพลเรือนต้องได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Air Operator Licenses : AOL) จากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขและข้อจำกัดในการประกอบกิจการ ตลอดจนวางหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง หน้าที่และข้อปฏิบัติของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (เพิ่มหมวด ๔/๒ การกำกับดูแลการบินพลเรือนทางเศรษฐกิจ)

สำหรับข้อสังเกตของสำนักงาน กพท. เกี่ยวกับประเด็นการกำหนดผู้มีอำนาจออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) พิจารณาแล้วเห็นว่าการกำหนดให้การออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนมีความเหมาะสมแล้ว ซึ่งกระทรวงคมนาคมและสำนักงาน กพท. เห็นชอบกับความเห็นดังกล่าว

๑๑. **ผู้ประจำหน้าที่** กำหนดให้ในกรณีที่ผู้ประจำหน้าที่เจ็บป่วยหรือบาดเจ็บเป็นระยะเวลาตั้งแต่เจ็ดวันขึ้นไปต้องมีใบสำคัญแพทย์ และให้อำนาจผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจตรวจสอบการใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทของผู้ประจำหน้าที่ กำหนดมาตรการบังคับในกรณีที่ผู้ประจำหน้าที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมีการกำหนดคุณสมบัติและการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่ (แก้ไขเพิ่มเติมหมวด ๕ ผู้ประจำหน้าที่)

๑๒. **การรักษาความปลอดภัย** กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน จัดทำแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ดำเนินการและกำกับติดตามให้มีการปฏิบัติตามแผนดังกล่าว รวมทั้งป้องกันกิจการการบินพลเรือนจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย กำหนดอำนาจหน้าที่ของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ตลอดจนมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติขึ้นเพื่อทำหน้าที่ให้ความเห็นชอบการกำหนดขอบเขตและจัดสรรงาน และให้คำแนะนำและความร่วมมือในการดำเนินการรักษาความปลอดภัย กำหนดหน้าที่ของเจ้าของหรือผู้ดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว อนุญาตในการดูแลรักษาความปลอดภัยในบริเวณสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวดังกล่าว (เพิ่มหมวด ๕/๑ การรักษาความปลอดภัย)

**๑๓. การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน** กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำ พัฒนา และดำเนินการตามแผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อเป็นกรอบและแนวทางให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกตามอำนาจหน้าที่ของตนในการบินพลเรือน โดยให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติขึ้นเพื่อทำหน้าที่ในการดำเนินงานให้เกิดความร่วมมือและให้คำแนะนำในการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนดังกล่าว รวมทั้งกำหนดให้ผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะที่ให้บริการระหว่างประเทศจัดให้มีคณะกรรมการอำนวยความสะดวกสนามบินเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ (เพิ่มหมวด ๕/๒ การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน)

**๑๔. ข้อจำกัดการดำเนินกิจกรรมในเขตปลอดภัย** กำหนดห้ามมิให้บุคคลใดจุดและปล่อย หรือกระทำการใดเพื่อให้อากาศ เช่น บังไฟ โคมลอย ขึ้นสู่อากาศ ซึ่งเป็นการรบกวนหรือก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินอากาศหรือปฏิบัติการของอากาศยาน ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ (เพิ่มเติมมาตรา ๕๙/๑) สำหรับกิจกรรมอย่างอื่น เช่น ปล่อยแสงเลเซอร์ ปล่อยคลื่นเสียง คลื่นวิทยุ หรือการใช้งานอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการปล่อยคลื่นไฟฟ้า ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้อำนวยการกำหนด (เพิ่มเติมมาตรา ๕๙/๒) นอกจากนี้ ได้กำหนดให้การดำเนินกิจกรรมตามที่กำหนดในมาตรา ๕๙/๑ และมาตรา ๕๙/๒ นอกเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อเป็นข้อห้ามหรือข้อปฏิบัติในการทำกิจกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดได้ (เพิ่มเติมมาตรา ๕๙/๓) รวมทั้งได้กำหนดอำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ระงับการฝ่าฝืนการดำเนินกิจกรรมที่เป็นอันตรายต่อการเดินอากาศหรือปฏิบัติการของอากาศยานได้ (เพิ่มเติมมาตรา ๖๐ วรรคสาม)

**๑๕. เงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน** กำหนดให้มีเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้จ่ายเกี่ยวกับการปรับปรุงและพัฒนาด้านความปลอดภัย หรือการรักษาความปลอดภัยของผู้โดยสาร จัดหาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก รักษาสิ่งแวดล้อมและลดมลพิษที่เกิดจากสนามบิน สนับสนุนกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่ผู้โดยสาร รวมถึงการบริการจัดการท่าอากาศยานหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องตามความจำเป็น กำหนดที่มาของเงินทุนหมุนเวียนและวิธีการใช้จ่ายให้สอดคล้องกับแหล่งที่มาของเงินทุนหมุนเวียน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖๐/๔๔) โดยหลักการในเรื่องนี้ได้เพิ่มเติมตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

**๑๖. การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์** กำหนดนิยามที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ เช่น คำว่า “อุบัติเหตุ” “อุบัติการณ์” “อุบัติการณ์รุนแรง” “การพิทักษ์อากาศยาน” “การสอบสวน” “เครื่องบินที่กการบิน” และกำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานขึ้น (กสอ.) เพื่อทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน วิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการบิน และข้อมูลอุบัติเหตุและ

อุบัติเหตุของอากาศยาน จัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดอำนาจของ กสอ. ในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง กำหนดขั้นตอนในการดำเนินการสอบสวน กำหนดมาตรการในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ขึ้นแก่อากาศยาน ตลอดจนกำหนดมาตรการในการคุ้มครองข้อมูล เอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน โดยมีสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (สำนักงาน กสอ.) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการของ กสอ. (ยกเลิกหมวด ๗ อุบัติเหตุ โดยแก้ไขเพิ่มเติมเป็นหมวด ๗ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์)

ส่วนที่ ๑ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (กสอ.) โดยมีการกำหนดองค์ประกอบของ กสอ. การประชุม และอำนาจหน้าที่

ส่วนที่ ๒ การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ โดยมีการกำหนดถึงอำนาจของ กสอ. ในการดำเนินการใด ๆ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง อำนาจในการดำเนินการสอบสวนของ กสอ. และอนุกรรมการที่ กสอ. แต่งตั้ง ข้อห้าม ข้อปฏิบัติ และขั้นตอนในการดำเนินการที่บุคคลที่เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติตาม การพิทักษ์อากาศยาน การจัดทำรายงานฉบับสุดท้ายของการสอบสวนอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรง

**๑๗. การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย** กำหนดความหมายของ คำที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยมีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ (กชย.) ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย แนวทางและมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย และให้ความเห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (สำนักงาน กชย.) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งกำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานต้องแจ้งเหตุในกรณีที่อากาศยานประสบภัยโดยไม่ชักช้า นอกจากนี้ได้กำหนดให้กรณีอากาศยานประสบภัย ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่ที่เกิดเหตุเป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ เพื่อทำหน้าที่ควบคุมและกำกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยมีอำนาจตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ขึ้นและมีอำนาจกำหนดพื้นที่เพื่อให้การปฏิบัติการช่วยเหลือสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ (เพิ่มเติมหมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย)

**๑๘. อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบิน** กำหนดเพิ่มเติมอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบินในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยมีอำนาจเข้าไปในสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานเพื่อตรวจสอบ และสอบถามผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ที่เกี่ยวข้องต้องอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว (แก้ไขเพิ่มเติมหมวด ๘ อำนาจตรวจ ยึดและหน่วงเหนี่ยว)

**๑๙. บทกำหนดโทษ** ปรับปรุงบทกำหนดโทษให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้มีมาตรการทางปกครอง และมีการปรับปรุงอัตราค่าปรับทางอาญาให้สอดคล้องกับฐานความผิดที่มีลักษณะเป็นความผิดเกี่ยวกับเศรษฐกิจ

สำหรับข้อสังเกตของสำนักงาน กพท. ในประเด็นที่ขอให้กำหนดมาตรการลงโทษทางแพ่งนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า หลักการดังกล่าวไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการลงโทษตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ในชั้นนี้จึงสมควรปรับปรุงเฉพาะอัตราโทษปรับที่ไม่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันเท่านั้น

ส่วนประเด็นข้อสังเกตของสำนักงาน กพท. ที่ว่าร่างพระราชบัญญัติฯ ยังขาดบทเฉพาะกาลที่เคยมีการกำหนดไว้ในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศทุกครั้งที่ผ่านมา นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) เห็นว่า การกำหนดบทเฉพาะกาลเป็นการกำหนดบทบัญญัติเพื่อรับรองการเปลี่ยนแปลงที่ได้แก้ไขโดยร่างพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งบทเฉพาะกาลในร่างพระราชบัญญัตินี้ได้รองรับบรรดาคำสั่งทางปกครองใด ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยร่างพระราชบัญญัตินี้ครอบคลุมทั้งหมดแล้ว จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดบทเฉพาะกาลตามข้อสังเกตดังกล่าวแต่อย่างใด

#### ๔. ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ

ปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้ครอบคลุมกิจการการบินพลเรือนในทุกมิติที่รัฐต้องกำกับดูแล เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลทันสมัย และมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการปรับปรุงกฎหมายนี้จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุมกำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกและเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมทั้งเพื่อให้สอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและรองรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบและการกำกับดูแลความปลอดภัยสากลด้วย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กันยายน ๒๕๖๑

**บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกต  
ของร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....\***

---

เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศได้ใช้บังคับมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว จึงสมควรปรับปรุงและเพิ่มเติมบทบัญญัติบางประการ เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการปรับปรุงและการเพิ่มเติมบทบัญญัติของกฎหมายในครั้งนี้จะ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมทั้ง สอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและรองรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากลด้วย โดยสามารถสรุปข้อดีของร่างพระราชบัญญัติ ได้ดังนี้

๑) เพื่อปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้ครอบคลุมกิจการการบินพลเรือนในทุกมิติที่รัฐต้องกำกับดูแล รวมทั้ง ยกย่องมาตรฐานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้มีความเป็นสากล และทัดเทียมกับนานาชาติอารยประเทศ

๒) เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องจากการตรวจสอบด้านกฎหมายหลักที่ใช้ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อบกพร่องจากการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล

๓) เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ และเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมทั้งเป็นการดำเนินงานตามข้อผูกพันภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๔) เพื่อให้สอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศรองรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบและกำกับดูแลความปลอดภัยสากล ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกให้ประชาชนได้ใช้บริการการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว

---

\* เรียบเรียงโดย นางสาวพันธุ์ทิพา หอมทิพย์ วิทยากรชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย, จากบันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... และบันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

## ข่าวที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

"ปลัดคมนาคม" เร่งเดินหน้าปรับปรุง "พระราชบัญญัติเดินอากาศ" ตามข้อเสนอแนะของ ICAO คาดใช้เวลาร่างกฎหมาย ๑ - ๒ เดือน เพื่อสรุปภายในสิ้นปีนี้\*

นายชาติชาย ทิพย์สุนาวี ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ที่ประชุมติดตามการแก้กฎหมายด้านการบิน ที่มีนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รว.คมนาคม เป็นประธาน ได้หารือถึงการปรับปรุงแก้ไข พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันและการทำงานที่เป็นหลักสากล ตามข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งก่อนหน้านี้ได้มีการเสนอร่างแก้ไข พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ. ... ไว้ถึงขั้นตอนของคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว แต่ได้ขอถอนกลับมาพิจารณาใหม่ เนื่องจากมีข้อกฎหมายมากกว่า ๔๐๐ มาตรา และจำเป็นต้องออกกฎหมายลูกมารองรับอีกหลายฉบับ ประกอบกับมีการจัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ขึ้นใหม่อีกด้วย

ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้เสนอแนวทางการปรับแก้กฎหมายดังกล่าวให้สอดคล้องกับแนวทางของ ICAO โดยทำเป็น Model law หรือกฎหมายแม่เป็นกฎหมายหลัก และทำกฎหมายรองเป็นระดับกำกับดูแล หรือโมเดล Regulator ซึ่ง รว.คมนาคม ได้ให้กระทรวงคมนาคมตั้งคณะทำงานขึ้นมาดำเนินการในเรื่องนี้ เพราะมีความเหมาะสมในระยะยาว

สำหรับรูปแบบ Model law จะเป็นกฎหมายแม่แบบที่ ICAO เขียนขึ้นให้กับประเทศสมาชิกที่มีปัญหาเรื่องกฎหมายทางอากาศที่ยังไม่ครบถ้วน โดยเนื้อหาจะมีเรื่องการจัดตั้งองค์การการบินซึ่งไทยได้ออกไปแล้วส่วนหนึ่ง คือ พระราชกำหนดในการจัดตั้ง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ส่วนที่เหลือจะเป็นเรื่องการให้อำนาจผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการออกกฎระเบียบด้านการบิน และการออกใบอนุญาตด้านการบินต่าง ๆ

ทั้งนี้ Model law จะไม่เขียนข้อกฎหมายจำนวนมาก เหมือนเช่นกฎหมายการบินที่ไทยใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่จะกำหนดเพียงเรื่องฐานอำนาจไว้ และส่วนที่เหลือจะออกเป็นข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือ Regulation แทน ซึ่งได้ทำรูปแบบ Model Regulation ไว้แล้วเช่นกัน

"หากนำรูปแบบเหล่านี้มาใช้ จะหมดปัญหาเรื่องข้อกฎหมายหลัก กฎหมายรอง ซึ่งหลักการจะนำ Model law มาเพิ่มเติมกับกฎหมายไทย คาดว่าจะใช้เวลาในการร่างกฎหมายประมาณ ๑ - ๒ เดือน เพื่อสรุปภายในสิ้นปีนี้ ก่อนจะเสนอ ครม.และกฤษฎีกาตามขั้นตอน" นายชาติชาย กล่าว

\* ที่มา : ศูนย์บริการข้อมูลเศรษฐกิจแห่งประเทศไทย, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๑, รายละเอียดจากเว็บไซต์ [www.mfa.go.th/business/th/news/84/67689-คมนาคม-เร่งปรับปรุง-พ.ร.บ.เดินอากาศ.html](http://www.mfa.go.th/business/th/news/84/67689-คมนาคม-เร่งปรับปรุง-พ.ร.บ.เดินอากาศ.html)

## คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ มุ่งยกระดับการบินพลเรือนของไทยสู่มาตรฐานสากล<sup>๑</sup>

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยว่า ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ซึ่งมีการปรับปรุงเพิ่มเติม ๑๖ ประเด็น เพื่อให้สอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยหลังจากนี้จะเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) ขอความเห็นชอบ ซึ่งคาดว่าจะกฎหมายจะออกได้ทันกับที่ ICAO เข้ามาตรวจสอบการกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือน (กพท.) ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒ โดยขณะนี้ได้รายงานความคืบหน้า ICAO เป็นระยะ ๆ ทั้งนี้การปรับปรุงเพิ่มเติม ๑๖ ประเด็น ได้แก่

๑. การเพิ่มเติมบทนิยามเกี่ยวกับการบินพลเรือน
๒. การปรับปรุงองค์ประกอบอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน
๓. เพิ่มอำนาจให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือน
๔. การกำหนดหลักเกณฑ์การกำกับดูแลการประกอบกิจการการเดินอากาศ
๕. หลักเกณฑ์การกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายและสิ่งของต้องห้ามหรือต้องดูแลเป็นพิเศษ
๖. การกำหนดการใช้ห้วงอากาศและการจัดทำแผนนिरภัยในการบินพลเรือน ซึ่งมีเรื่องนโยบายการใช้ห้วงอากาศแบบยืดหยุ่น
๗. หลักเกณฑ์การรองรับอากาศยานต่างประเทศที่มีสัญญาเช่า หรือสัญญาอื่นในลักษณะเดียวกันของผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย
๘. หลักเกณฑ์การกำกับดูแลของผู้ดำเนินการเดินอากาศ และการประกอบกิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ เป็นการอนุญาตให้จัดตั้งสายการบิน (AOL)
๙. การเพิ่มอำนาจผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการกำกับดูแลผู้ประจำหน้าที่ ตั้งแต่นักบินไปจนถึงลูกเรือ รวมทั้งคนที่ทำงานในแอร์ไซด์
๑๐. หลักเกณฑ์การรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกทางการบินพลเรือน
๑๑. ข้อห้ามหรือข้อจำกัดเกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมที่รบกวนการเดินอากาศ
๑๒. เรื่องเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน
๑๓. หลักเกณฑ์ในการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน
๑๔. หลักเกณฑ์การช่วยเหลือและค้นหาอากาศยานประสบภัย
๑๕. เพิ่มอำนาจหน้าที่พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจสอบด้านการบิน ในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย หรือ Inspector ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมที่กฎหมายไม่มี
๑๖. บทกำหนดโทษให้เข้มข้นขึ้น

<sup>๑</sup> ที่มา : ข่าวออนไลน์, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๑, รายละเอียดจากเว็บไซต์ <https://www.ryt9.com/s/iq03/2891872>.



“การปรับปรุงกฎหมายนี้ จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกและเศรษฐกิจการบินพลเรือนของประเทศไทย รวมทั้งเพื่อให้สอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และรองรับการตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบและการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล” รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมระบุ

### **พระราชบัญญัติเดินอากาศฉบับใหม่ ผู้กล่าวคำไม่เหมาะสมสร้างความแตกตื่นบนเครื่องบิน ซีมีโทษหนัก<sup>๓</sup>**

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มั่นใจพระราชบัญญัติเดินอากาศฉบับใหม่ แก้ไขรายมาตรา จะแล้วเสร็จก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีภายใน ๒ เดือน โดยมีสาระสำคัญในการเพิ่มโทษ ผู้กล่าวคำไม่เหมาะสมสร้างความตื่นตระหนกในอากาศยานและพื้นที่สนามบิน พร้อมมั่นใจไทยกลับคืน CAT1 ได้ในกลางปีนี้

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการ เปิดการประชุมสัมมนา IATA Legal Symposium ๒๐๑๘ จัดโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ ไออาต้า (IATA) ซึ่งได้มีการหารือการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายการเดินอากาศของไทยให้ครอบคลุม และเข้มงวดมากขึ้น เช่น มาตรการป้องปรามการกระทำผิดในอากาศยาน และทำอากาศยาน โดยได้มีการแก้ไขกฎหมายลงโทษ ผู้โดยสารที่พูดคำที่ไม่เหมาะสม สร้างความตื่นตระหนกในอากาศยาน ให้รุนแรงมากขึ้น ซึ่งกฎหมายดังกล่าว อยู่ระหว่างการแก้ไขบางมาตรา ตามคำแนะนำของคณะกรรมการกฤษฎีกา ในขั้นตอนสุดท้าย คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน ๒ เดือน ก่อนนำเสนอ คณะรัฐมนตรี พิจารณออนุมัติต่อไป รวมทั้งจะมีการปรับปรุงมาตรการปกปิดข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสารให้รัดกุมมากขึ้นด้วย มั่นใจว่ามาตรการทั้งหมดจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นด้านมาตรการรักษาความปลอดภัยให้กับอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

ส่วนการยกระดับมาตรฐานการทำการบินของไทยนั้น ขณะนี้ ไทยได้ร่วมมือกับ IATA เพื่อเร่งแก้ไขข้อบกพร่องทางการบิน หลังสำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา หรือ FAA ปรับลดระดับมาตรฐานการบินของไทย จาก Category ๑ เป็น Category ๒ ทำให้สายการบินของไทย ไม่สามารถทำการบินในสหรัฐฯ ตั้งแต่เดือนตุลาคม ปี ๒๕๕๘ ที่ผ่านมา คาดว่าไทยจะสามารถเลื่อนระดับขึ้นไปเป็น Category ๑ ได้ภายในกลางปีนี้ พร้อมทั้งจะเร่งแก้ไขข้อบกพร่องทางการบินอีก ๔๐๐ ข้อ ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ไอเคโอ (ICAO) ตรวจสอบ ให้แล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายนนี้ด้วย

---

<sup>๓</sup> ที่มา : เรื่องเล่าเช้านี้ ออนไลน์, สืบค้นเมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๑, รายละเอียดจากเว็บไซต์ <https://morning-news.bectero.com/economy/28-Feb-2018/119679>

## อนุสัญญา ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ\*

### คำปรารภ

โดยที่วิวัฒนาการของการบินพลเรือนระหว่างประเทศในอนาคตสามารถก่อให้เกิดและรักษาไว้ซึ่งมิตรภาพและความเข้าใจต่อกันในระหว่างชาติและพลเมืองของโลก แต่อย่างไรก็ดี การฝ่าฝืนการใช้การบินพลเรือนก็จะกลายเป็นภัยต่อความมั่นคงทั่ว ๆ ไป และ

โดยที่เป็นที่ปรารถนากันในอันที่จะหลีกเลี่ยงการกระทบกระเทือนกันและจะส่งเสริมการร่วมมือระหว่างชาติและพลเมืองซึ่งสันติภาพของโลกจะมีได้ก็ด้วยการร่วมมือเช่นนั้น

ฉะนั้น บรรดารัฐบาลที่ลงนามไว้ข้างทำยนี้ได้ตกลงในหลักการและข้อตกลงบางประการ เพื่อให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศได้วิวัฒนาการไปในทางที่ปลอดภัยและมีระเบียบ และเพื่อให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้จัดตั้งขึ้นโดยได้รับโอกาสอย่างเสมอภาคเป็นมูลฐาน และให้ดำเนินการไปในทางที่มั่นคงและถูกต้องตามหลักเศรษฐกิจ

จึงได้กระทำอนุสัญญานี้ขึ้นเพื่อให้ได้ผลดังกล่าว

### ภาค ๑

#### การเดินอากาศ

#### หมวด ๑

### หลักการทั่วไป และการใช้อุสัญญานี้

#### ข้อ ๑ อธิปไตย

บรรดารัฐผู้ทำสัญญายอมรับนับถือว่าทุกรัฐมีอธิปไตยโดยเฉพาะและสมบูรณ์เหนืออวกาศ<sup>๑</sup> บนอาณาเขตของตน

#### ข้อ ๒ อาณาเขต

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ อาณาเขตของรัฐหนึ่งให้หมายความว่าเป็นพื้นที่ดินและทะเลในอาณาเขตที่ติดต่อกับพื้นที่ดินนั้น ซึ่งอยู่ภายใต้อธิปไตย อธิราชย์ อารักขา หรืออำณัติของรัฐนั้น

\* อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ, จากเว็บไซต์ [https://www.aerothai.co.th/sites/default/files/files/related-laws/กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ%20%28อนุสัญญาชิคาโก%20ค.ศ.1944%29\\_1.pdf](https://www.aerothai.co.th/sites/default/files/files/related-laws/กฎหมายการเดินอากาศระหว่างประเทศ%20%28อนุสัญญาชิคาโก%20ค.ศ.1944%29_1.pdf).

<sup>๑</sup> ราชกิจจานุเบกษา ต.๕๙ ล.๖๘, ๒๕ ก.ย. ๒๔๙๔, น.๑๓๔๗ อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๔ เมษายน พ.ศ. ๒๔๙๐ และ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีภาคีทั้งหมด ๑๘๗ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๔ เมษายน พ.ศ. ๒๔๙๐ ดังนั้น ตามข้อ ๙๑ (ข) อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับสำหรับประเทศไทยเมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๙๐ การจัดหัวข้อและย่อหน้าได้ตามต้นฉบับของแต่ละภาษา จึงทำให้มีรูปแบบต่างกัน อนึ่ง ผู้จัดพิมพ์ต้องขอภัยที่เลขในเชิงอรรถภาษาไทยและภาษาอังกฤษไม่ตรงกัน

<sup>๒</sup> ในคำแปลอย่างเป็นทางการนี้ เกือบทั้งฉบับแปล "airspace" ว่า "อวกาศ" (ยกเว้นข้อ ๘๗ แปลว่า "อากาศ") ซึ่งหากพิจารณาในบริบทปัจจุบันแล้ว อาจพบว่าเป็นคำแปลที่ไม่ค่อยจะตรงนัก เพราะมีวิชากฎหมายอวกาศ (Space Law) เกิดขึ้นมาอีกสาขาหนึ่ง ถ้าจะแปล "airspace" ว่า "อวกาศ" ก็ควรแปล "outer space" ว่า "อวกาศชั้นนอก" หรือ "ห้วงอวกาศด้านนอก" แต่ถ้าจะแปล "airspace" ว่า "ห้วงอากาศ" ก็ควรแปล "outer space" ว่า "ห้วงอวกาศ" เพราะสองคำนี้เป็นข้อความคิดที่คู่กัน อนึ่ง ความนิยมทั่วไปมักแปล "airspace" ว่า "ห้วงอากาศ" กรมการบินพาณิชย์แปลคำนี้ในภาคผนวกที่ ๒ ของอนุสัญญาชิคาโก ว่า "น่านฟ้า" ศัพท์นิติศาสตร์ อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (๒๕๔๑, น.๑๕) แปลว่า "น่านอากาศ" และคำแปลอย่างเป็นทางการของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ใช้คำว่า "น่านอากาศ"

### ข้อ ๓ อากาศยานพลเรือนและอากาศยานราชการ

- (ก) อนุสัญญา<sup>๑</sup>นี้ให้ใช้บังคับแก่อากาศยานพลเรือนเท่านั้น มิให้ใช้บังคับแก่อากาศยานราชการ
- (ข) อากาศยานที่ใช้ในบริการฝ่ายทหาร ศุลกากร และตำรวจ ให้ถือว่าเป็นอากาศยานราชการ
- (ค) อากาศยานราชการของรัฐผู้ทำสัญญารัฐใดจะบินเหนืออาณาเขตของอีกรัฐหนึ่งหรือลงบนอาณาเขตนั้นมิได้ นอกจากจะได้รับอนุญาตโดยความตกลงพิเศษหรือโดยวิธีอื่น และจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในความตกลงหรือวิธีเช่นนั้น
- (ง) บรรดารัฐผู้ทำสัญญารับรองว่า ในการออกข้อบังคับสำหรับอากาศยานราชการของตนจะคำนึงถึงความปลอดภัยของการเดินอากาศของอากาศยานพลเรือน<sup>๒</sup>

### ข้อ ๓ ทวิ<sup>๓</sup>

(ก) บรรดารัฐผู้ทำสัญญายอมรับนับถือว่าทุกรัฐต้องละเว้นจากการใช้อาวุธต่ออากาศยานพลเรือนในขณะที่ทำการบิน และในกรณีที่มีการสกัดกั้น อากาศยานและชีวิตของบุคคลบนอากาศยานและความปลอดภัยของอากาศยานจะต้องไม่ตกอยู่ในภยันตราย บทบัญญัตินี้มีให้ตีความไปในทางแก้ไขเปลี่ยนแปลงสิทธิและข้อผูกพันของรัฐต่าง ๆ ตามที่ปรากฏในกฎบัตรแห่งสหประชาชาติ

(ข) บรรดารัฐผู้ทำสัญญายอมรับนับถือว่าในการใช้อธิปไตยของตนนั้น ทุกรัฐมีสิทธิที่จะกำหนดให้อากาศยานพลเรือนทำการบินลง ณ สนามบินที่กำหนดได้ ถ้าอากาศยานพลเรือนนั้นทำการบินอยู่เหนืออาณาเขตของตนโดยมิได้รับอนุญาต หรือหากมีเหตุผลอันสมควรที่ชี้ให้เห็นว่าได้มีการใช้อากาศยานพลเรือนนั้นเพื่อความมุ่งประสงค์ใด ๆ ที่ขัดกับจุดประสงค์ของอนุสัญญานี้ ทุกรัฐสามารถสั่งอากาศยานนั้นให้ปฏิบัติตามคำสั่งอื่นใดได้อีกด้วยเพื่อยุติการฝ่าฝืนเช่นนั้น ด้วยความมุ่งประสงค์นี้ รัฐผู้ทำสัญญาจะต้องใช้วิธีการที่เหมาะสมซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องแห่งอนุสัญญานี้โดยเฉพาะอย่างยิ่งวรรค (ก) แห่งข้อนี้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงที่จะจัดพิมพ์ระเบียบของตนที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการสกัดกั้นอากาศยานพลเรือน

(ค) อากาศยานพลเรือนทุกลำจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งตามวรรค (ข) แห่งข้อนี้ ด้วยเหตุนี้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะต้องตราบทบัญญัติที่จำเป็นขึ้นไว้ในกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับของตนเพื่อบังคับให้อากาศยานพลเรือนที่จดทะเบียนในรัฐของตน หรือที่ทำการบินโดยผู้ประกอบการซึ่งมีถิ่นที่ในทางธุรกิจสำคัญหรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐของตนถือปฏิบัติ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะต้องถือว่าการฝ่าฝืนกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับเช่นนั้นมิใช่สถานการณ์ และจะต้องยื่นเรื่องราวเสนอต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับของตน

(ง) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะต้องกำหนดมาตรการ ที่เหมาะสมเพื่อห้ามการจงใจใช้อากาศยานพลเรือนที่จดทะเบียนในรัฐของตนหรือที่ทำการบินโดยผู้ประกอบการซึ่งมีถิ่นที่ในทางธุรกิจสำคัญหรือ

<sup>๑</sup> คำแปลในราชกิจจานุเบกษาไม่ปรากฏข้อความในวรรค (ง) นี้ ผู้จัดพิมพ์เข้าใจว่าเป็นการพิมพ์ตก จึงได้ใส่คำแปลอย่างไม่เป็นทางการเพิ่มเข้ามา

<sup>๒</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ข้อบทนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๔๑ และ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีภาคีทั้งหมด ๑๑๙ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๒๘

#### ข้อ ๔ การขอใช้การบินพลเรือน

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงว่าจะไม่ใช้การบินพลเรือนเพื่อความมุ่งประสงค์ใด ๆ ที่ขัดกับจุดประสงค์ของอนุสัญญานี้

#### หมวด ๒

#### การบินเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา

#### ข้อ ๕ สิทธิของการบินที่ไม่มีกำหนด

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงว่า บรรดาอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ซึ่งมีได้ดำเนินการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนดย่อมมีสิทธิที่จะทำการบินเข้ามาในอาณาเขตของตนหรือบินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง และแวะลงมิใช่เพื่อการค้าได้โดยไม่จำเป็นต้องขอรับอนุญาตล่วงหน้า แต่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ และรัฐที่อากาศยานนั้นทำการบินอยู่เหนือมีสิทธิที่จะสั่งให้แวะลงได้ แม้กระนั้นก็ดีรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะสั่งอากาศยานซึ่งปรารถนาจะบินไปเหนือภูมิภาคที่ไม่มีทางเข้าไปถึงหรือที่ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเพียงพอให้ทำการบินตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้ หรือให้ขอรับอนุญาตพิเศษสำหรับการบินเช่นนั้น ทั้งนี้เพราะด้วยเหตุผลเกี่ยวกับความปลอดภัยของการบินถ้าอากาศยานเช่นนั้นทำการรับขนคนโดยสาร สินค้า หรือไปรษณียภัณฑ์<sup>๕</sup> โดยได้รับสินจ้างหรือค่าเช่าแตกต่างกับบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนดภายใต้บทบัญญัติข้อ ๗ อากาศยานนั้นย่อมมีเอกสิทธิที่จะขนถ่ายคนโดยสาร สินค้า หรือไปรษณียภัณฑ์ขึ้นหรือลงได้ด้วย แต่เมื่อมีการขนถ่ายขึ้นลงเช่นนั้นรัฐมีสิทธิที่จะวางข้อบังคับ เงื่อนไข หรือข้อจำกัดในการนี้ได้ตามที่พิจารณาว่าจำเป็น

#### ข้อ ๖ บริการเดินอากาศประจำมีกำหนด

บริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนดจะดำเนินการบินเหนือหรือเข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญามีได้ นอกจากจะได้รับการอนุญาตพิเศษ หรืออนุญาตอย่างอื่นจากรัฐนั้น และจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในใบอนุญาตเช่นนั้น<sup>๖</sup>

#### ข้อ ๗ กาโบตาจ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐย่อมมีสิทธิที่จะบอกปฏิเสธการอนุญาตให้อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ รับคนโดยสาร ไปรษณียภัณฑ์ และสินค้าที่รับขนขึ้นภายในอาณาเขตของตนเพื่อสินจ้างหรือค่าเช่า ซึ่งคนและของเหล่านั้นมีปลายทางไปยังอีกจุดหนึ่งภายในอาณาเขตนั้น

<sup>๕</sup> โดยส่วนใหญ่แล้วคำแปลนี้จะสะกดว่า "ไปรษณียภัณฑ์" แต่ในข้อ ๘๗ (ก) และ (ง) จะสะกดว่า "ไปรษณียภัณฑ์" อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๒๕ สะกดว่า "ไปรษณียภัณฑ์" [ไปรษณียะพันธ์, ไปรษณียพันธ์]

<sup>๖</sup> เมื่อปี พ.ศ. ๒๔๙๕ คณะมนตรีได้รับรองคำนิยามของ "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด" เพื่อเป็นแนวทางของรัฐในการตีความและการใช้ข้อ ๕ และข้อ ๖ แห่งอนุสัญญานี้ ดังนี้ (คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ)

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะไม่ทำข้อตกลงใด ๆ ซึ่งให้เอกสิทธิเช่นว่านั้นโดยชัดแจ้งแก่รัฐอื่นใด หรือแก่สายการบินของรัฐอื่นใดโดยเฉพาะและรับรองว่าจะไม่ขอรับเอกสิทธิพิเศษเฉพาะเช่นว่านั้นจากรัฐอื่นใด<sup>๗</sup>

#### ข้อ ๘ อากาศยานไม่มีนักบิน

อากาศยานที่สามารถบินได้โดยไม่มีนักบินจะทำการบินเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาโดยไม่มีนักบินไม่ได้ นอกจากจะได้รับอนุญาตพิเศษจากรัฐนั้นและได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในใบอนุญาต เช่นว่านั้น รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าในภูมิภาคที่เปิดให้อากาศยานพลเรือนทำการบินได้ตนจะจัดการควบคุมการบินของอากาศยานที่ไม่มีนักบินเช่นว่านั้นมีให้เป็นอันตรายแก่อากาศยานพลเรือน

#### ข้อ ๙ เขตหวงห้าม

(ก) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจจำกัดหรือห้ามโดยสม่าเสมอกันมิให้อากาศยานของรัฐอื่นบินเหนือเขตบางแห่งในอาณาเขตของตน เพราะเหตุที่มีความจำเป็นทางการทหารหรือทางความปลอดภัยสาธารณะ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่จำแนกปฏิบัติผิดแผกกันระหว่างอากาศยานของรัฐที่เป็นเจ้าของอาณาเขตซึ่งดำเนินสายการบินระหว่างประเทศประจำมีกำหนดกับอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ซึ่งดำเนินสายการบินเช่นเดียวกัน ขอบเขตและการกำหนดบริเวณของเขตหวงห้ามเช่นว่านั้น จะต้องชอบด้วยเหตุผลโดยมิให้รบกวนการเดินทางอากาศโดยไม่จำเป็น รัฐผู้ทำสัญญาจะต้องทำการติดต่อแจ้งคำปรณณาเกี่ยวกับบรรดาเขตหวงห้ามเช่นว่านั้นภายในอาณาเขตของตนไปยังรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ และไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่จะมีขึ้นภายหลัง

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสงวนสิทธิที่จะจำกัด หรือห้ามการบินเหนืออาณาเขตทั้งหมดหรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่งเป็นการชั่วคราวได้ด้วย ในเมื่อมีพฤติการณ์พิเศษผิดปกติ หรือในระหว่างเวลาฉุกเฉิน หรือเพื่อประโยชน์ความปลอดภัยสาธารณะ การจำกัดและการห้ามเช่นนี้ให้มีผลบังคับได้ทันทีโดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่จำแนกสัญชาติอากาศยานของรัฐอื่น ๆ ทั้งหมด

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

#### ข้อ ๑๐ การลง ณ ท่าอากาศยานศุลกากร

นอกจากในกรณีที่อากาศยานได้รับอนุญาตให้บินผ่านอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาโดยไม่แวะลงตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ หรือแห่งการอนุญาตพิเศษ อากาศยานทุกลำซึ่งเข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาจะต้องลง ณ ท่าอากาศยานที่รัฐนั้นกำหนดเพื่อความมุ่งประสงค์ทางศุลกากร หรือการตรวจอย่างอื่นถ้าข้อบังคับของรัฐที่มีไว้เช่นนั้น ในการออกจากอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอากาศยานเช่นว่านั้นจะต้องออกจากท่าอากาศยานศุลกากรที่กำหนดไว้เช่นเดียวกัน ให้รัฐที่กำหนดท่าอากาศยานศุลกากร โฆษณารายการทั้งหมดของท่าอากาศยานเหล่านี้ และส่งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งจัดตั้งขึ้นตามภาค ๒ แห่งอนุสัญญานี้ เพื่อติดต่อแจ้งไปยังรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ทั้งหมด

<sup>๗</sup> ต้นฉบับภาษาอังกฤษไม่มีย่อหน้า แต่คำแปลอย่างเป็นทางการของไทยมีย่อหน้า

### ข้อ ๑๑ การใช้ข้อบังคับทางอากาศ

ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาี้ กฎหมายและข้อบังคับของรัฐผู้ทำสัญญาเกี่ยวกับอากาศยานที่ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศจะเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของตน หรือเกี่ยวกับการดำเนินการและการเดินอากาศของอากาศยานนั้น ขณะอยู่ภายในอาณาเขตของตนให้ใช้บังคับแก่อากาศยานของบรรดาผู้ทำสัญญาโดยไม่จำแนกสัญชาติ และอากาศยานนั้นจะต้องปฏิบัติตามในเมื่อเข้ามาใน หรือออกไปจาก หรือขณะอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐนั้น

### ข้อ ๑๒ กฎจราจรทางอากาศ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะเลือกใช้กระบวนการต่าง ๆ เพื่อประกันว่าอากาศยานทุกลำที่บินเหนือหรือเคลื่อนที่อยู่ภายในอาณาเขตของตนและอากาศยานทุกลำที่มีเครื่องหมายสัญชาติของตนไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด จะปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับเกี่ยวกับการบินและการเคลื่อนที่ของอากาศยานซึ่งยังคงใช้อยู่ ณ ที่นั้น รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองที่จะรักษาข้อบังคับของตนเกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ให้เป็นอย่างเดียวกับข้อบังคับที่จัดให้มีขึ้นเป็นครั้งคราวตามอนุสัญญาี้ให้มากที่สุดเท่าที่จะได้ สำหรับการบินเหนือทะเลหลวงให้ถือกฎซึ่งจะได้จัดให้มีขึ้นตามอนุสัญญาี้ใช้บังคับ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดประกันให้มีการฟ้องร้องลงโทษบรรดาบุคคลที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ใช้อยู่

### ข้อ ๑๓ ข้อบังคับการเข้าและการตรวจปล่อย

กฎหมายและข้อบังคับของรัฐผู้ทำสัญญาเกี่ยวกับคนโดยสาร ผู้ประจำการในอากาศยานหรือของบรรทุกของอากาศยานจะเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของตน เช่นข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้า การตรวจปล่อย การอพยพเข้าเมือง หนังสือเดินทาง การศุลกากรและด่านกักตรวจโรคให้เป็นอันใช้บังคับแก่คนโดยสาร ผู้ประจำการในอากาศยาน หรือของบรรทุกเช่นว่า หรือแก่ผู้ทำการแทนบุคคลและของดังกล่าว ในเมื่อเข้ามาในหรือออกไปจาก หรือขณะอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐนั้น

### ข้อ ๑๔ การป้องกันการแพร่ของโรค

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงที่จะดำเนินกระบวนการต่าง ๆ ให้ประสิทธิผล เพื่อที่จะป้องกันการแพร่ของโรคต่าง ๆ โดยการเดินอากาศ คือ อหิวาตกโรค ไทฟัส (ระบาด) ไข้ทรพิษ ไข้เหลือง กากโรค และบรรดาโรคติดต่ออื่น ๆ ที่รัฐผู้ทำสัญญาจะพิจารณากำหนดเป็นคราว ๆ และเพื่อการนี้ รัฐผู้ทำสัญญาจะทำการปรึกษากันโดยใกล้ชิดกับตัวแทนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องข้อบังคับระหว่างประเทศว่าด้วยกระบวนการสุขาภิบาลที่ใช้กับอากาศยาน การปรึกษาเช่นนั้นจะต้องไม่เป็นการเสียหายต่อการใช้อุสัญญาระหว่างประเทศใด ๆ ที่มีอยู่ในเรื่องนี้ ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาต่าง ๆ อาจเป็นภาคีอยู่

### ข้อ ๑๕ ค่าภาระสำหรับท่าอากาศยานและค่าภาระที่คล้ายกัน

ภายใต้บทบัญญัติแห่งข้อ ๖๘ ท่าอากาศยานทุกแห่งในรัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งเปิดให้อากาศยานแห่งชาติของตนใช้เป็นสาธารณะจะต้องเปิดให้อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ทั้งหมดใช้เช่นเดียวกันภายใต้เงื่อนไขอย่างเดียวกัน การใช้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศรวมทั้งบริการวิทยุและอุตุนิยมวิทยา ซึ่งอาจจัดให้มีขึ้นใช้เป็นสาธารณะเพื่อความปลอดภัยและทันท่วงทีของการเดินอากาศโดยอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขอย่างเดียวกัน

ค่าภาระใด ๆ ที่รัฐผู้ทำสัญญาอาจเรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บจากอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นใด สำหรับการใช้ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเช่นว่านั้น

(ก) สำหรับอากาศยานที่มีได้ทำการบินในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำ มีกำหนด จะต้องไม่สูงกว่าค่าภาระที่อากาศยานแห่งชาติของตนจะต้องเสีย ซึ่งอากาศยานนั้น เป็นชั้นเดียวกันและทำการบินเช่นเดียวกัน

(ข) สำหรับอากาศยานที่ทำการบินในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด จะต้องไม่สูงกว่าค่าภาระที่อากาศยานแห่งชาติของตนจะต้องเสีย ซึ่งอากาศยานนั้นทำการบินในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน

ค่าภาระเช่นว่านั้นทั้งหมดจะต้องโฆษณาและติดต่อไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แต่ถ้ารัฐผู้ทำสัญญาที่มีส่วนได้ส่วนเสียร้องขึ้น คณะมนตรีจะได้ตรวจสอบบรรดา ค่าภาระที่เรียกเก็บสำหรับการใช้ทำอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ กับจะรายงาน และทำคำแนะนำในเรื่องนี้ให้รัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณา รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียม หรือค่าภาระอื่น สำหรับสิทธิของอากาศยานใด ๆ แห่งรัฐผู้ทำสัญญา หรือบุคคล หรือทรัพย์สิน ในอากาศยานนั้น ในการบินผ่านหรือการเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของตนแต่อย่างใดไม่ได้<sup>๔</sup>

#### ข้อ ๑๖ การตรวจค้นอากาศยาน

เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐมีสิทธิที่จะตรวจค้นอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ในขณะที่ลงหรือออกเดินทาง โดยไม่ให้เกิดการล่าช้าอันไม่ชอบด้วยเหตุผล และมีสิทธิตรวจ ใบสำคัญต่าง ๆ และเอกสารอื่น ๆ ที่วางไว้โดยอนุสัญญา<sup>๕</sup>

### หมวด ๓

#### สัญชาติของอากาศยาน

#### ข้อ ๑๗ สัญชาติของอากาศยาน

อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐใดย่อมมีสัญชาติเป็นของรัฐนั้น

#### ข้อ ๑๘ การจดทะเบียนสองแห่ง

อากาศยานลำหนึ่งจะจดทะเบียนโดยถูกต้องสมบูรณ์ในรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐไม่ได้ แต่อาจเปลี่ยน การจดทะเบียนจากรัฐหนึ่งไปอีกรัฐหนึ่งได้

#### ข้อ ๑๙ กฎหมายแห่งชาติว่าด้วยการจดทะเบียน

การจดทะเบียนหรือการโอนทะเบียนของอากาศยานในรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ จะต้องกระทำ ตามกฎหมายและข้อบังคับของรัฐนั้น

<sup>๔</sup> ด้วยภาษาอังกฤษมิได้ย่อหน้าในวรรคนี้ แต่คำแปลอย่างเป็นทางการของไทยมีย่อหน้า

### ข้อ ๒๐ การแสดงเครื่องหมาย

อากาศยานทุกลำที่ประกอบการเดินอากาศระหว่างประเทศ จะต้องมีการแสดงเครื่องหมายสัญชาติ และการจดทะเบียนอันเหมาะสมสำหรับอากาศยานนั้น

### ข้อ ๒๑ รายงานการจดทะเบียน

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองที่จะให้ข้อความเกี่ยวกับการจดทะเบียน และกรรมสิทธิ์ของอากาศยานลำหนึ่งลำใดโดยเฉพาะที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้น แก่รัฐผู้ทำสัญญาอื่นใด หรือแก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในเมื่อได้รับคำร้องขอ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะจัดส่งรายงานต่าง ๆ เพิ่มเติมให้แก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามข้อบังคับที่องค์การดังกล่าวอาจวางขึ้น โดยให้ข้อมูลที่เกี่ยวเนื่องเท่าที่จะให้ได้อันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์และการควบคุมของอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐนั้น และที่ประกอบการเดินอากาศระหว่างประเทศเป็นประจำ ข้อมูลซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ไว้นั้น องค์การจะต้องให้รัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ได้ใช้ประโยชน์เมื่อมีการร้องขอ

## หมวด ๔

### กระบวนการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การเดินอากาศ

#### ข้อ ๒๒ การอำนวยความสะดวกในระเบียบการ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงที่จะเลือกใช้กระบวนการทั้งสิ้นที่สามารถปฏิบัติได้ โดยออกข้อบังคับพิเศษหรือเกณฑ์อย่างอื่น เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินอากาศของอากาศยานระหว่างอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาและเพื่อป้องกันมิให้เกิดการล่าช้าโดยไม่จำเป็น แก่อากาศยาน ผู้ประจำการในอากาศยาน คนโดยสารและสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการบริการตามกฎหมายว่าด้วยการอพยพเข้าเมือง การกักตรวจโรค การศุลกากรและการตรวจปล่อย

#### ข้อ ๒๓ วิธีดำเนินการศุลกากรและอพยพเข้าเมือง

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดวางวิธีดำเนินการศุลกากรและการอพยพเข้าเมือง อันกระทบถึงการเดินอากาศระหว่างประเทศเท่าที่เห็นว่าจะสามารถปฏิบัติได้ ตามวิธีปฏิบัติซึ่งอาจมีขึ้น หรือได้รับแนะนำเป็นครั้งคราวตามอนุสัญญาฉบับนี้ ไม่มีข้อความใดในอนุสัญญาฉบับนี้ที่แสดงว่า มีการห้ามมิให้จัดตั้งท่าอากาศยานที่ไม่เก็บภาษีศุลกากร

#### ข้อ ๒๔ ภาษีศุลกากร

(ก) อากาศยานที่บินไปยัง ออกจาก หรือผ่านอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง จะเข้าไปได้เป็นการชั่วคราวโดยไม่เสียอากรภายใต้ข้อบังคับศุลกากรของรัฐนั้น เชื้อเพลิง น้ำมัน ลีน เครื่องอะไหล่ เครื่องบริภัณฑ์ประจำ และพัสดุของอากาศยานในอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ในเมื่อเข้าไปถึงอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง จะได้รับยกเว้นจากภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียม การตรวจหรือค่าอากร และค่าภาระแห่งชาติหรือท้องถิ่นที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน โดยสิ่งของเหล่านั้น คงเก็บอยู่บนอากาศยานในเมื่อออกจากอาณาเขตของรัฐนั้น การยกเว้นนี้มีให้ใช้แก่ปริมาณหรือสิ่งของที่ขนส่ง เว้นแต่จะเป็นไปตามข้อบังคับศุลกากรของรัฐนั้น ซึ่งอาจกำหนดให้เก็บรักษาสิ่งของเหล่านั้นไว้ ภายใต้ความอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ศุลกากรก็ได้



(ข) เครื่องอะไหล่และเครื่องบริภัณฑ์ที่นำเข้ามาในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่ง เพื่อรวมเข้าหรือใช้ในอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งอากาศยานนั้นดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศจะนำเข้ามาได้โดยไม่เสียภาษีศุลกากร ภายใต้การปฏิบัติตามข้อบังคับของรัฐนั้น ซึ่งอาจกำหนดว่าสิ่งของเหล่านั้นจะต้องเก็บรักษาไว้ภายใต้ความอำนวยการและควบคุมของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

#### ข้อ ๒๕ อากาศยานในระหว่างทุกขภัย

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองที่จะจัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือแก่อากาศยานในระหว่างทุกขภัยในอาณาเขตของตนเท่าที่จะสามารถปฏิบัติได้ และภายใต้ความควบคุมของเจ้าหน้าที่ของตนเอง จะอนุญาตให้เจ้าของอากาศยานนั้น หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน จัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือเช่นที่นั่นอันอาจจำเป็นตาม พหุติการณ์ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะร่วมมือในกระบวนการประสานกัน ซึ่งอาจได้รับแนะนำเป็นครั้งคราวตามอนุสัญญาฉบับนี้ในเมื่อรับจัดการค้นหาอากาศยานที่หายไป

#### ข้อ ๒๖ การสืบสวนอุบัติเหตุ

ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งมีการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรง ในทางเทคนิคในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุจะจัดการสอบสวนพหุติการณ์ของอุบัติเหตุตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอาจแนะนำ ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานมีโอกาสที่จะตั้งผู้สังเกตการณ์ไปร่วมในการสอบสวนได้ และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงานและคำวินิจฉัยในเรื่องนี้ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน

#### ข้อ ๒๗ การยกเว้นจากการยึดโดยมีการเรียกร่องสิทธิบัตร

(ก) ในขณะที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศ การที่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งได้รับอนุญาตให้เข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง หรือได้รับอนุญาตให้บินผ่านอาณาเขตของรัฐเช่นว่านั้น โดยจะลงหรือไม่ลงก็ตาม จะไม่เป็นเหตุให้เกิดการยึดหรือหน่วงเหนี่ยวอากาศยานนั้นไว้ หรือมีการเรียกร้องใด ๆ แก่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการบินของอากาศยานนั้น หรือเกิดการสอดแทรกอย่างอื่นอย่างใด โดยรัฐเช่นว่านั้น หรือบุคคลใดในรัฐนั้น หรือโดยผู้แทน โดยอ้างว่าการสร้าง กลไกขึ้นส่วนต่าง ๆ ส่วนประกอบหรือการดำเนินการของอากาศยานนั้นละเมิดสิทธิบัตร แบบแผนหรือตัวแบบที่ได้รับอนุมัติหรือจดทะเบียนโดยถูกต้องแล้วในรัฐเจ้าของอาณาเขตที่อากาศยานนั้นเข้าไป และไม่ว่าในกรณีใด เป็นที่ตกลงกันว่าจะไม่มีการเรียกให้วางประกันเกี่ยวกับการยกเว้นจากการยึดหรือหน่วงเหนี่ยวดังกล่าวข้างต้นในรัฐที่อากาศยานเช่นว่านั้นเข้าไป

(ข) บทบัญญัติในวรรค (ก) แห่งข้อนี้ให้ใช้บังคับแก่คลังพัสดุหรือเครื่องอะไหล่ และเครื่องบริภัณฑ์สำรองสำหรับอากาศยานนั้นด้วย ตลอดจนสิทธิที่จะใช้หรือติดตั้งสิ่งของเช่นนั้นในการซ่อมอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นใด แต่มีเงื่อนไขว่าชิ้นส่วนหรือเครื่องบริภัณฑ์ใด ๆ ที่มีสิทธิบัตร ซึ่งเก็บรักษาไว้เช่นนั้นห้ามมิให้นำออกขายหรือแจกจ่ายในหรือส่งออกเพื่อค่าจากรัฐผู้ทำสัญญาที่อากาศยานนั้นเข้าไป

(ค) คุณประโยชน์แห่งข้อนี้ให้ใช้เฉพาะแก่รัฐที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ และจะต้องเข้าเกณฑ์หนึ่งเกณฑ์ใดในสองข้อต่อไปนี้ (๑) เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความคุ้มครองทรัพย์สินอุตสาหกรรม และแห่งการแก้ไขเพิ่มเติมที่ทำขึ้นภายหลัง หรือ (๒) ได้ตรากฎหมายสิทธิบัตรขึ้นซึ่งยอมรับนับถือและให้ความคุ้มครองอันเพียงพอแก่การนิมิตที่กระทำขึ้นโดยคนชาติของรัฐอื่น ๆ ที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาฉบับนี้

#### ข้อ ๒๘ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและระบบมาตรฐาน

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดการในข้อต่อไปนี้เท่าที่จะปฏิบัติได้

(ก) จัดให้มีท่าอากาศยาน บริการวิทยุ บริการอุตุนิยมวิทยาและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอย่างอื่น ๆ ขึ้นภายในอาณาเขตของตน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การเดินอากาศระหว่างประเทศตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติที่แนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้

(ข) ยึดถือและจัดการใช้ระบบมาตรฐานอันเหมาะสมว่าด้วยวิธีดำเนินการทางสื่อสาร รหัสการทำเครื่องหมาย สัญญาณ การตามไฟ และวิธีปฏิบัติและกฎอื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนินการบินซึ่งอาจแนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้

(ค) ร่วมมือในกระบวนการระหว่างประเทศเพื่อให้ได้มีการพิมพ์โฆษณา แผนที่ และแผนภูมิเดินอากาศขึ้นตามมาตรฐาน ซึ่งอาจแนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้

#### หมวด ๕

#### เงื่อนไขที่จะต้องปฏิบัติตามเกี่ยวกับอากาศยาน

#### ข้อ ๒๙ เอกสารที่ต้องนำไปในอากาศยาน

อากาศยานทุกลำของรัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งทำการเดินอากาศระหว่างประเทศจะต้องนำเอกสารต่อไปนี้ติดไปด้วย เอกสารเหล่านี้ต้องทำขึ้นโดยอนุโลมตามเงื่อนไขที่วางไว้ในอนุสัญญานี้

(ก) ใบสำคัญการจดทะเบียนของอากาศยานนั้น

(ข) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้น

(ค) ใบอนุญาตอันเหมาะสมแก่หน้าที่สำหรับผู้ประจำการในอากาศยานแต่ละคน

(ง) สมุดปุมเดินทางของอากาศยานนั้น

(จ) ใบอนุญาตสถานีวิทยุอากาศยาน ถ้ามีเครื่องวิทยุในอากาศยานนั้น

(ฉ) บัญชีแสดงรายนามและตำบลที่ขึ้นและปลายทางของคนโดยสาร ถ้าอากาศยานนั้นรับขนคนโดยสาร

(ช) บัญชีรายการ และบัญชีแสดงรายละเอียดของสินค้า ถ้าอากาศยานนั้นรับขนสินค้า

#### ข้อ ๓๐ เครื่องวิทยุบนอากาศยาน

(ก) อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจมีเครื่องส่งวิทยุติดเข้าไปในหรือเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ได้ก็แต่เมื่อมีใบอนุญาตให้ติดตั้งและใช้เครื่องวิทยุเช่นนั้น ซึ่งออกให้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐซึ่งอากาศยานนั้นจดทะเบียน การใช้เครื่องส่งวิทยุในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาเจ้าของดินแดนซึ่งอากาศยานบินอยู่เหนือจะต้องเป็นไปตามข้อบังคับซึ่งรัฐนั้นวางไว้

(ข) ผู้ประจำทำการในอากาศยานใช้เครื่องส่งวิทยุได้เฉพาะเมื่อตนมีใบอนุญาตพิเศษสำหรับการใช้ซึ่งออกให้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน

### ข้อ ๓๑ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ

อากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศจะต้องมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศซึ่งรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แล้ว

### ข้อ ๓๒ ใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่

(ก) นักบินประจำอากาศยานทุกลำ และผู้อื่นที่ประจำดำเนินการในอากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศ จะต้องมีใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตซึ่งรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แล้ว

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ยอมรับนับถือใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่งออกให้แก่คนชาติของตนเพื่อทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

### ข้อ ๓๓ การยอมรับนับถือใบสำคัญและใบอนุญาต

ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แล้ว รัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ต้องยอมรับนับถือว่าสมบูรณ์ ถ้าหากข้อกำหนดในการออกใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นว่านั้น หรือการกระทำให้สมบูรณ์เท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งอาจวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญานี้

### ข้อ ๓๔ สมุดปุมเดินทาง

ให้มีและเก็บรักษาสมุดปุมเดินทางไว้เล่มหนึ่งในอากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศ และให้กรอกรายการเกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน และการเดินทางของอากาศยานนั้นแต่ละครั้งลงในสมุดปุมตามแบบซึ่งอาจวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญานี้

### ข้อ ๓๕ ข้อจำกัดเกี่ยวกับสินค้า

(ก) ห้ามมิให้นำยุทธภัณฑ์หรือเครื่องใช้ในการสงครามมาในหรือเหนืออาณาเขตของรัฐหนึ่งโดยอากาศยานที่ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศนอกจากจะได้รับอนุญาตจากรัฐนั้น รัฐแต่ละรัฐจะกำหนดโดยออกเป็นข้อบังคับว่ายุทธภัณฑ์ หรือเครื่องใช้ในการสงครามตามข้อนี้คืออะไร และโดยคำนึงตามสมควรถึงคำแนะนำที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะทำขึ้นเป็นคราว ๆ เพื่อประโยชน์แห่งภาวะเอกรูป

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสงวนสิทธิเพื่อเหตุผลทางความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยสาธารณะ ที่จะจัดระเบียบหรือห้ามการรับขนส่งของอื่นใด นอกจากที่แจ้งไว้ในวรรค (ก) ในหรือเหนืออาณาเขตของตน แต่มีข้อแม้ว่าในเรื่องนี้จะไม่มีการจำแนกกระหว่างอากาศยานของคนชาติของตนที่ประกอบการบินอากาศระหว่างประเทศกับอากาศยานของรัฐอื่น ๆ ที่ดำเนินการเช่นเดียวกัน และนอกจากนั้นจะต้องไม่วางข้อจำกัดซึ่งอาจสอดแทรกกับการรับขนส่งและการใช้เครื่องสำรับที่จำเป็นเพื่อการดำเนินการหรือการบินอากาศของอากาศยาน หรือเพื่อความปลอดภัยของผู้ประจำหน้าที่หรือคนโดยสารบนอากาศยานนั้น

### ข้อ ๓๖ เครื่องถ่ายภาพ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจห้ามหรือวางระเบียบการใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานที่อยู่เหนืออาณาเขตของตน

### หมวด ๖

### มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ

#### ข้อ ๓๗ การตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีดำเนินการ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะร่วมมือในการให้ได้มีขีดสูงสุดแห่งภาวะเอกรูปเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ในข้อบังคับ มาตรฐาน วิธีดำเนินการ และการจัดระเบียบในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ทางบิน และบริการอนุมูลในเรื่องทั้งหมดซึ่งภาวะเอกรูปเช่นว่านั้นจะอำนวยความสะดวกและช่วยให้การเดินอากาศดีขึ้น

เพื่อการนี้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะตกลงเลือกใช้และแก้ไขเพิ่มเติม มาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติกับวิธีดำเนินการที่แนะนำว่าด้วยเรื่องต่อไปนี้ ตามที่จำเป็น คราว ๆ คือ

- (ก) ระบบการสื่อสาร และเครื่องอนุมูลการเดินอากาศ รวมทั้งการทำเครื่องหมายบนพื้นดิน
- (ข) ลักษณะของท่าอากาศยานและพื้นที่ขึ้นลง
- (ค) กฎทางอากาศและวิธีปฏิบัติในการควบคุมการจราจรทางอากาศ
- (ง) การออกใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานฝ่ายดำเนินการและฝ่ายช่างกล
- (จ) ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน
- (ฉ) การจดทะเบียนและการแสดงเอกลักษณ์ของอากาศยาน
- (ช) การรวบรวมและแลกเปลี่ยนข่าวอุตุนิยมวิทยา
- (ซ) สมุดปุม
- (ณ) แผนที่และแผนภูมิเดินอากาศ
- (ญ) วิธีดำเนินการเกี่ยวกับศุลกากรและการอพยพเข้าเมือง
- (ฎ) อากาศยานระหว่างทุกขภัย และการสืบสวนอุบัติเหตุ และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ความสม่ำเสมอและประสิทธิภาพของการเดินอากาศ ตามที่เห็นว่าเหมาะสมเป็นคราว ๆ<sup>๔</sup>

#### ข้อ ๓๘ การออกหากจากมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีดำเนินการ

รัฐใดที่เห็นว่าตนไม่สามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือวิธีดำเนินการ เช่นว่านั้นได้โดยครบถ้วน หรือไม่สามรถแก้ไขข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติของตนให้ตรงตามมาตรฐานระหว่างประเทศ หรือวิธีดำเนินการใด ๆ ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเห็นว่าจำเป็นจะต้องเลือกใช้ข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติ ส่วนใดส่วนหนึ่งโดยเฉพาะแตกต่างจากที่วางขึ้นโดยมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐนั้นจะต้องแจ้งให้องค์การ

<sup>๔</sup> ในตัวบทภาษาอังกฤษ ข้อความ “และเรื่องอื่น ๆ ... เป็นคราว ๆ” จะขึ้นบรรทัดใหม่ขีดขอบซ้าย แต่คำแปลอย่างเป็นทางการของไทย ข้อความดังกล่าวจะอยู่ใน (ฎ)

การบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบโดยทันทีว่า วิธีปฏิบัติของตนแตกต่างจากวิธีที่วางขึ้นไว้ โดยมาตรฐานระหว่างประเทศอย่างไรบ้าง ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐใดที่มีได้กระทำการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติของตนให้เหมาะสม จะต้องบอกกล่าวไปยัง คณะมนตรีภายในหกสิบวันนับแต่วันตกลงเลือกใช้การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศนั้น หรือ แจ้งให้ทราบถึงการกระทำที่ตนจะจัดการ ในกรณีเช่นว่านั้น ให้คณะมนตรีแจ้งความไปยังรัฐอื่น ๆ ทั้งหมดโดยทันทีว่ามีข้อแตกต่างอยู่ประการใดบ้างระหว่างสัญลักษณ์หนึ่งหรือมากกว่าแห่งมาตรฐานระหว่างประเทศกับวิธีปฏิบัติแห่งชาติในเรื่องเดียวกันของรัฐนั้น

**ข้อ ๓๙ การสลักหลังใบสำคัญหรือใบอนุญาต**

(ก) อากาศยานลำหนึ่งลำใด หรือชิ้นส่วนของอากาศยานนั้น ซึ่งมีมาตรฐานระหว่างประเทศ ว่าด้วยความสมควรเดินอากาศ หรือการแสดงคลุมถึงอยู่แล้ว แต่ไม่เข้าเกณฑ์มาตรฐานนั้นด้วยประการใด ๆ ในขณะที่ออกใบสำคัญ ให้สลักหลังใบสำคัญสมควรเดินอากาศที่ออกให้หรือทำหนังสือแนบ โดยแจกรายละเอียดในส่วนที่ไม่เข้าเกณฑ์ไว้ให้พร้อมบูรณ์

(ข) บุคคลใดถือใบอนุญาตซึ่งตนไม่เข้าเกณฑ์เต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ในมาตรฐานระหว่างประเทศ ตามชั้นของใบอนุญาตหรือใบสำคัญที่ตนถือ ให้สลักหลังใบอนุญาตของบุคคลนั้นหรือทำหนังสือแนบ โดยแจกรายการที่ไม่ตรงกับเงื่อนไขเช่นว่านั้นโดยพร้อมบูรณ์

**ข้อ ๔๐ ความสมบูรณ์ของใบสำคัญและใบอนุญาตที่ถูกสลักหลัง**

ห้ามมิให้อากาศยานหรือผู้ประจำหน้าที่ซึ่งมีใบสำคัญหรือใบอนุญาตที่ถูกสลักหลังเช่นว่า เข้ามีส่วนร่วมในการเดินอากาศระหว่างประเทศ นอกจากจะได้รับอนุญาตจากรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐที่เป็นเจ้าของ อาณาเขตที่อากาศยานหรือผู้ประจำหน้าที่นั้นเข้าไป การจดทะเบียน หรือการใช้อากาศยานเช่นว่านั้น หรือชิ้นส่วนใดของอากาศยานซึ่งต้องมีใบสำคัญในรัฐใดนอกจากรัฐซึ่งอากาศยานหรือชิ้นส่วนนั้น ได้รับใบสำคัญ ในขั้นต้นให้อยู่ในดุลยพินิจของรัฐที่อากาศยานหรือชิ้นส่วนนั้นถูกนำเข้าไป

**ข้อ ๔๑ การยอมรับนับถือมาตรฐานความสมควรเดินอากาศที่ใช้อยู่**

บทบัญญัติแห่งหมวดนี้มีให้ใช้บังคับแก่อากาศยานหรือเครื่องบริภัณฑ์อากาศยานแบบต่าง ๆ ซึ่งได้เสนอต้นแบบไปยังเจ้าหน้าที่แห่งชาติผู้มิอำนาจ เพื่อขอให้ออกใบสำคัญก่อนวันครบสามปีหลังจาก วันที่ตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศว่าด้วยความสมควรเดินอากาศของเครื่องบริภัณฑ์เช่นว่านั้น

**ข้อ ๔๒ การยอมรับนับถือมาตรฐานความสามารถของผู้ประจำหน้าที่ที่ใช้อยู่**

บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ มีให้ใช้บังคับแก่ผู้ประจำหน้าที่ซึ่งมีใบอนุญาตที่ออกให้ในขั้นต้น ก่อนวันครบหนึ่งปีหลังจากเริ่มการตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศว่าด้วยคุณสมบัติสำหรับ ผู้ประจำหน้าที่เช่นว่านั้น แต่บทบัญญัตินี้ดังกล่าวให้ใช้บังคับได้แก่ผู้ประจำหน้าที่ทั้งหมดในกรณีที่มี ใบอนุญาตซึ่งยังสมบูรณ์อยู่เมื่อห้าปีหลังจากวันตกลงเลือกใช้มาตรฐานเช่นว่านั้น

ภาค ๒

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

หมวด ๗

องค์การ

ข้อ ๔๓ ชื่อและองค์ประกอบ

ให้จัดตั้งองค์การขึ้นโดยอนุสัญญานี้ องค์การหนึ่ง ชื่อว่า องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ องค์การนี้ประกอบด้วยสมาชิกหนึ่ง คณะมนตรีคณะหนึ่ง และองค์การคณะอื่น ๆ ตามที่จำเป็น

ข้อ ๔๔ วัตถุประสงค์

ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ขององค์การนี้ มีเพื่อพัฒนาการหลักการและหลักเทคนิคของการเดินอากาศระหว่างประเทศ และทำการวางผังและวิวัฒนาการของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อที่จะ

(ก) ประกันการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศทั่วโลกให้เป็นไปโดยปลอดภัย และเป็นระเบียบ

(ข) ส่งเสริมศิลปะแห่งการออกแบบอากาศยาน และการดำเนินการบินให้ไปสู่ความมุ่งประสงค์ ในทางสันติ

(ค) ส่งเสริมวิวัฒนาการของทางบิน ท่าอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ สำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(ง) สนองความต้องการของประชาชาติของโลก ในการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สม่าเสมอ มีประสิทธิภาพ และถูกหลักเศรษฐกิจ

(จ) ป้องกันกษัยเศรษฐกิจอันเกิดขึ้นโดยการแข่งขันที่ไม่ชอบด้วยเหตุผล

(ฉ) ประกันว่าบรรดาสิทธิของรัฐผู้ทำสัญญาจะได้รับการเคารพโดยเต็มที่ และประกันว่า รัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐจะมีโอกาสที่เป็นธรรม ในการดำเนินสายการบินระหว่างประเทศ

(ช) หลีกเลี่ยงการเลือกปฏิบัติระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา

(ซ) ส่งเสริมความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ

(ณ) ส่งเสริมวิวัฒนาการของด้านต่าง ๆ ทั้งหมดแห่งการเดินอากาศพลเรือนระหว่างประเทศ โดยทั่ว ๆ ไป

ข้อ ๔๕ สำนักถาวร

สำนักถาวรขององค์การนี้จะอยู่ ณ ที่ซึ่งจะได้กำหนดในการประชุมครั้งสุดท้ายของสมัชชา ระหว่างกาลแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศชั่วคราว ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยความตกลงระหว่างกาล ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ได้ลงนามกันที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๑๙๔๔ สำนักของ องค์การอาจย้ายไปที่อื่นได้เป็นการชั่วคราวโดยคำวินิจฉัยของคณะมนตรี

[สำนักถาวรขององค์การนี้จะอยู่ ณ ที่ซึ่งจะได้กำหนดในการประชุมครั้งสุดท้ายของสมัชชาระหว่างกาลแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศชั่วคราว ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยความตกลงระหว่างกาลว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ได้ลงนามกันที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๑๙๔๔ สำนักขององค์การอาจย้ายไปที่อื่นได้เป็นการชั่วคราวโดยคำวินิจฉัยของคณะมนตรี และอาจย้ายไปที่อื่นแบบถาวรได้โดยคำวินิจฉัยของสมัชชา คำวินิจฉัยของสมัชชาดังกล่าวจะต้องได้มาจากการลงคะแนนเสียงตามจำนวนที่ระบุโดยสมัชชา จำนวนคะแนนเสียงที่จะระบุนั้นจะต้องไม่น้อยกว่าสามในห้าของจำนวนรัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมด]<sup>๑๐</sup>

#### ข้อ ๔๖ การประชุมครั้งแรกของสมัชชา

การประชุมครั้งแรกของสมัชชาให้คณะมนตรีระหว่างกาลแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศชั่วคราวดังกล่าวข้างต้นเป็นผู้เรียกประชุมโดยกำหนดเวลาและสถานที่ ตามที่คณะมนตรีระหว่างกาลจะได้วินิจฉัยตกลงในทันทีที่อนุสัญญานี้ได้เริ่มใช้

#### ข้อ ๔๗ อำนาจทางกฎหมาย

องค์การนี้จะมีสิทธิทางกฎหมายตามที่จำเป็น เพื่อปฏิบัติการหน้าที่ขององค์การในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐ และจะให้องค์การนี้มีฐานะเป็นนิติบุคคลโดยสมบูรณ์เท่าที่พอจะทำได้ตามรัฐธรรมนูญและกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

### หมวด ๘ สมัชชา

#### ข้อ ๔๘ การประชุมของสมัชชาและการออกเสียง

(ก) จะมีการประชุมสมัชชาประจำปีทุกปี และให้คณะมนตรีเป็นผู้เรียกประชุม โดยกำหนดเวลาและสถานที่ตามที่เห็นสมควร การประชุมสมัชชาวิสามัญจะกระทำเมื่อใดก็ได้ โดยคณะมนตรีเป็นผู้เรียกประชุมหรือโดยรัฐผู้ทำสัญญามีจำนวนสิบลรัฐร่วมกันร้องขอไปยังเลขาธิการ

[(ก) จะมีการประชุมสมัชชาไม่น้อยกว่าหนึ่งครั้งทุกสามปี และให้คณะมนตรีเป็นผู้เรียกประชุม โดยกำหนดเวลาและสถานที่ตามที่เห็นสมควร การประชุมสมัชชาวิสามัญจะกระทำเมื่อใดก็ได้ โดยคณะมนตรีเป็นผู้เรียกประชุมหรือโดยรัฐผู้ทำสัญญามีจำนวนสิบลรัฐร่วมกันร้องขอไปยังเลขาธิการ]<sup>๑๑</sup>

---

<sup>๑๐</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดังที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่แปด เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๗ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๙๘ ตามข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบัน การแก้ไข ในส่วนของรัฐที่มีให้สัตยาบันการแก้ไขดังกล่าว ตัวบทเดิมยังคงมีผลใช้บังคับ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๒๘ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๐๓ (มีผลในวันเดียวกันนี้เอง)

<sup>๑๑</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดังที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่แปด เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๗ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๙ ตามข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบัน การแก้ไข ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๓๒ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๙๙

[(ก) จะมีการประชุมสมัชชาไม่น้อยกว่าหนึ่งครั้งทุกสามปี และให้คณะมนตรีเป็นผู้เรียกประชุม โดยกำหนดเวลาและสถานที่ตามที่เห็นสมควร การประชุมสมัชชาวิสามัญจะกระทำเมื่อใดก็ได้ โดยคณะมนตรีเป็นผู้เรียกประชุมหรือโดยรัฐผู้ทำสัญญาไม่ว่าจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในห้าของรัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดร่วมกันร้องขอไปยังเลขาธิการ]<sup>๑๒</sup>

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดมีสิทธิเท่าเทียมกันในการส่งผู้แทนเข้าไปร่วมในการประชุมของสมัชชา และรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐมีสิทธิออกเสียงหนึ่งเสียง บรรดาผู้แทนของรัฐผู้ทำสัญญาอาจนำที่ปรึกษาฝ่ายเทคนิคมาช่วยงานได้ ที่ปรึกษาเหล่านั้นเข้าร่วมในการประชุมได้แต่ไม่มีสิทธิออกเสียง

(ค) สำหรับการประชุมสมัชชา ให้ถือจำนวนข้างมากของบรรดารัฐผู้ทำสัญญาเป็นองค์ประชุม การลงมติวินิจฉัยของสมัชชาให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นประมาณ เว้นไว้แต่จะมีบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญาฉบับนี้

#### ข้อ ๔๙ อำนาจและหน้าที่ของสมัชชา

อำนาจและหน้าที่ของสมัชชามีดังนี้

(ก) เลือกตั้งนายกขององค์การ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ในการประชุมแต่ละครั้ง

(ข) เลือกตั้งรัฐผู้ทำสัญญาที่จะเข้าเป็นผู้แทนในคณะมนตรีตามความในหมวด ๙

(ค) สอบสวนรายงานของคณะมนตรี และปฏิบัติการต่อไปตามที่เห็นสมควร กับวินิจฉัยเรื่องใด ๆ ที่คณะมนตรีเสนอมา

(ง) กำหนดกฎวิธีดำเนินการประชุมสมัชชา และจัดตั้งคณะกรรมการช่วยงานตามที่เห็นว่าจำเป็นและพึงปรารถนา

(จ) ออกเสียงอนุมัติงบประมาณประจำปี และกำหนดข้อตกลงทางการเงินขององค์การตามความในหมวด

[(จ) ออกเสียงอนุมัติงบประมาณประจำปีทั้งหลาย และกำหนดข้อตกลงทางการเงินขององค์การ ตามความในหมวด ๑๒]<sup>๑๓</sup>

(ฉ) ตรวจสอบรายจ่าย และอนุมัติบัญชีขององค์การ

(ช) ส่งเรื่องใด ๆ ภายในขอบเขตการปฏิบัติงานขององค์การไปยังคณะมนตรี คณะกรรมการช่วยงานหรือไปยังองค์คณะอื่นใด ตามที่เห็นสมควร

(ซ) มอบอำนาจและหน้าที่ที่จำเป็นหรือพึงปรารถนาให้แก่คณะมนตรี เพื่อปฏิบัติหน้าที่ขององค์การ และจะเพิกถอนหรือแก้ไขการมอบอำนาจนี้เมื่อใดก็ได้

<sup>๑๒</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดังที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่สิบสี่ เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๐๕ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๘ ตามข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไข ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๐๗ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๖

<sup>๑๓</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดังที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่แปด เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๗ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๙ ตามข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไข ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๓๒ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารสำหรับข้อบทนี้เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๙๙



(ณ) ปฏิบัติตามบทบัญญัติในหมวด ๑๓ เฉพาะที่เกี่ยวข้อง

(ญ) พิจารณาข้อเสนอเพื่อแก้ไขหรือเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ และถ้าเห็นชอบกับข้อเสนอนั้นก็แนะนำไปยังบรรดาระัฐผู้ทำสัญญาตามความในหมวด ๒๑

(ฎ) พิจารณาเรื่องใด ๆ ที่อยู่ภายในขอบเขตการปฏิบัติงานขององค์การซึ่งมิได้มีกำหนดไว้ชัดเจนว่าเป็นหน้าที่ของคณะมนตรี

## หมวด ๙

### คณะมนตรี

#### ข้อ ๕๐ องค์ประกอบและการเลือกตั้งคณะมนตรี

(ก) คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมัชชา และให้ประกอบด้วยรัฐผู้ทำสัญญา ยี่สิบเอ็ดรัฐ ซึ่งสมัชชาเป็นผู้เลือกตั้ง การเลือกตั้งให้กระทำในการประชุมครั้งแรกของสมัชชา และหลังจากนั้นให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ สามปี สมาชิกของคณะมนตรีที่ได้ถูกเลือกตั้งดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งจนถึงคราวเลือกตั้งครั้งต่อไป

[(ก) คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมัชชา และให้ประกอบด้วยรัฐผู้ทำสัญญา ยี่สิบเจ็ดรัฐ ซึ่งสมัชชาเป็นผู้เลือกตั้ง การเลือกตั้งให้กระทำในการประชุมครั้งแรกของสมัชชา และหลังจากนั้นให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ สามปี สมาชิกของคณะมนตรีที่ได้ถูกเลือกตั้งดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งจนถึงคราวเลือกตั้งครั้งต่อไป]<sup>๑๔</sup>

[(ก) คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมัชชา และให้ประกอบด้วยรัฐผู้ทำสัญญา สามสิบรัฐ ซึ่งสมัชชาเป็นผู้เลือกตั้ง การเลือกตั้งให้กระทำในการประชุมครั้งแรกของสมัชชา และหลังจากนั้นให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ สามปี สมาชิกของคณะมนตรีที่ได้ถูกเลือกตั้งดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งจนถึงคราวเลือกตั้งครั้งต่อไป]<sup>๑๕</sup>

[(ก) คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมัชชา และให้ประกอบด้วยรัฐผู้ทำสัญญา สามสิบสามรัฐ ซึ่งสมัชชาเป็นผู้เลือกตั้ง การเลือกตั้งให้กระทำในการประชุมครั้งแรกของสมัชชา และหลังจากนั้นให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ สามปี สมาชิกของคณะมนตรีที่ได้ถูกเลือกตั้งดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งจนถึงคราวเลือกตั้งครั้งต่อไป]<sup>๑๖</sup>

---

<sup>๑๔</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชา (สมัยวิสามัญ) ที่สิบสาม เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๐๔ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๐๕ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๒๕ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๐๕

<sup>๑๕</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดั่งที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชา (สมัยวิสามัญ) ที่สิบเจ็ด เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๑๔ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๖ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๒๑ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๔

<sup>๑๖</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดั่งที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่ยี่สิบเอ็ด เมื่อวันที่ ๑๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๑๗ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๒๓ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๑๘ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๒๔

[(ก) คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมาชิก และให้ประกอบด้วยรัฐผู้ทำสัญญา สามสิบหก รัฐ ซึ่งสมาชิกเป็นผู้เลือกตั้ง การเลือกตั้งให้กระทำในการประชุมครั้งแรกของสมาชิก และหลังจากนั้นให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ สามปี สมาชิกของคณะมนตรีที่ได้ถูกเลือกตั้งดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่ง จนถึงคราวเลือกตั้งครั้งต่อไป]<sup>๑๗</sup>

(ข) ในการเลือกตั้งสมาชิกของคณะมนตรีนั้นสมาชิกจะต้องให้มีผู้แทนที่เพียงพอ (๑) จากบรรดารัฐ ซึ่งมีความสำคัญยิ่งในการขนส่งทางอากาศ (๒) จากบรรดารัฐซึ่งไม่เข้าเกณฑ์นั้น แต่ซึ่งได้ให้ความอุดหนุน เป็นอย่างมากในการจัดหาเครื่องอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินอากาศพลเรือนระหว่างประเทศ และ (๓) จากบรรดารัฐซึ่งไม่เข้าเกณฑ์เหล่านั้น แต่ถ้าได้เลือกตั้งแล้วเป็นที่แน่ชัดว่าจะมีผู้แทนในคณะมนตรี จากบรรดาเขตแคว้นใหญ่ ๆ ของโลกในทางภูมิศาสตร์ทั่วถึงกัน ถ้าสมาชิกในคณะมนตรีว่างลงให้สมาชิก เลือกตั้งขึ้นแทนโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะได้ รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งได้รับเลือกตั้งมาแทนในคณะมนตรีนั้น ย่อมอยู่ใน ตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดเวลาที่เหลืออยู่ของสมาชิกซึ่งตนแทน

(ค) ผู้แทนของรัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งอยู่ในคณะมนตรีจะเกี่ยวข้องเป็นตัวการในการดำเนินบริการ เดินอากาศระหว่างประเทศ หรือมีส่วนได้เสียในทางการเงินกับบริการเช่นนั้นไม่ได้

#### ข้อ ๕๑ นายกรัฐมนตรี

ให้คณะมนตรีเลือกตั้งนายกของคณะขึ้นเพื่อรับตำแหน่งเป็นเวลาสามปี เมื่อครบกำหนด แล้วอาจได้รับเลือกตั้งกลับเป็นอีกได้ นายกรัฐมนตรีไม่มีสิทธิออกเสียงคณะมนตรีจะต้องเลือกตั้งรองนายก คนหนึ่งหรือหลายคนจากบรรดาสมาชิกของคณะ รองนายกรัฐมนตรีคงมีสิทธิออกเสียงในขณะที่ทำงาน แทนนายกรัฐมนตรี นายกรัฐมนตรีไม่จำเป็นต้องเลือกจากบรรดาผู้แทนของสมาชิกในคณะมนตรี แต่ถ้าผู้แทน คนใดได้รับเลือกตั้ง ให้ถือว่าตำแหน่งของผู้นั้นว่างลง และให้รัฐที่สมาชิคนั้นเป็นผู้แทนตั้งคนใหม่มาแทน หน้าที่ของนายกรัฐมนตรีมีดังนี้

(ก) เรียกประชุมคณะมนตรี เรียกประชุมคณะกรรมการขนส่งทางอากาศ และคณะกรรมการ การเดินอากาศ

(ข) กระทำหน้าที่เป็นผู้แทนของคณะมนตรี และ

(ค) ปฏิบัติการแทนคณะมนตรีในการหน้าที่ ซึ่งคณะมนตรีมอบหมายให้

#### ข้อ ๕๒ การออกเสียงในคณะมนตรี

การวินิจฉัยตกลงของคณะมนตรีจะต้องเป็นไปตามความเห็นชอบของส่วนมากของสมาชิก ทั้งหมดในคณะมนตรี คณะมนตรีอาจมอบอำนาจให้คณะกรรมการอันประกอบด้วยสมาชิกของคณะมนตรี ปฏิบัติแทนได้เกี่ยวกับเรื่องหนึ่งเรื่องใดโดยเฉพาะ การวินิจฉัยตกลงของคณะกรรมการใด ๆ ของคณะมนตรีนั้น รัฐผู้ทำสัญญาที่มีส่วนได้เสียอาจร้องอุทธรณ์ต่อคณะมนตรีได้

<sup>๑๗</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดังที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมาชิกในปี พ.ศ. ๒๕๓๓ ตัวบทนี้จะมีผลใช้ บังคับเมื่อมีสัตยาบันสารครบ ๑๐๘ ฉบับ แต่ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๘๗ รัฐ ตัวบทนี้จึงยังไม่มีผลใช้บังคับ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารแล้วเมื่อวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๖

### ข้อ ๕๓ การเข้ามีส่วนร่วมโดยออกเสียงไม่ได้

รัฐผู้ทำสัญญาหรือรัฐหนึ่งรัฐโดยยอมเข้ามีส่วนร่วมในการพิจารณาของคณะมนตรี และของ คณะกรรมการ และคณะกรรมการธิการของคณะมนตรีได้มีปัญหาใด ๆ ซึ่งกระทบถึงส่วนได้เสียของตน แต่จะออกเสียงไม่ได้ ห้ามมิให้สมาชิกของคณะมนตรีผู้เป็นภาคีแห่งข้อพิพาทออกเสียงในการพิจารณา ของคณะมนตรีในเรื่องนั้น

### ข้อ ๕๔ การหน้าที่ในอาณัติของคณะมนตรี

คณะมนตรีจะต้อง

(ก) เสนอรายงานประจำปีต่อสมัชชา

(ข) ปฏิบัติตามคำสั่งของสมัชชา และปฏิบัติหน้าที่และข้อผูกพันที่มีอยู่กับตน ตามที่วางไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้

(ค) กำหนดส่วนงานและกฎวิธีดำเนินการของตน

(ง) แต่งตั้งคณะกรรมการการขนส่งทางอากาศชั้นชุดหนึ่ง โดยเลือกจากผู้แทนที่เป็นสมาชิก ของคณะมนตรีและให้รับผิดชอบต่อคณะมนตรี กับกำหนดหน้าที่ของคณะกรรมการนั้น

(จ) จัดตั้งคณะกรรมการการเดินทางอากาศชั้นชุดหนึ่งตามความในหมวด ๕

(ฉ) ดูแลปฏิบัติงานฝ่ายการเงินขององค์การตามความในหมวด ๑๒ และ ๑๕

(ช) กำหนดเงินชดเชยให้แก่นายกมนตรี

(ซ) แต่งตั้งเจ้าหน้าที่หัวหน้าฝ่ายบริหารคนหนึ่งให้มีตำแหน่งเรียกว่าเลขาธิการ และวางวิธีการ แต่งตั้งเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ตามที่จำเป็นตามความในหมวด ๑๑

(ณ) ร้องขอ รวบรวม สอบและประกาศโฆษณาข้อความเกี่ยวกับการกำหนดหน้าของการเดินทางอากาศ และการดำเนินบริการเดินทางอากาศระหว่างประเทศ รวมทั้งข้อความที่เกี่ยวกับค่างวดของการดำเนินการบิน และรายการเกี่ยวกับเงินอนุญาติที่จ่ายให้แก่สายการบินจากเงินทุนสาธารณะ

(ญ) รายงานไปยังบรรดารัฐผู้ทำสัญญาถึงการละเมิดอนุสัญญาฉบับนี้ ตลอดจนการไม่ปฏิบัติตาม คำแนะนำและการกำหนดใด ๆ ของคณะมนตรี

(ฎ) รายงานต่อสมัชชาถึงการละเมิดอนุสัญญาฉบับนี้ ในกรณีที่รัฐผู้ทำสัญญาไม่ปฏิบัติตาม การอันเหมาะสม ภายในเวลาอันชอบด้วยเหตุผลหลังจากที่ได้บอกกล่าวถึงการละเมิดนั้นแล้ว

(ฏ) ตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำตามบทบัญญัติในหมวด ๖ แห่งอนุสัญญาฉบับนี้ โดยกำหนดให้มาตรฐานและวิธีปฏิบัติเป็นภาคผนวกแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ เพื่อความสะดวก และแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดทราบถึงการปฏิบัติที่ได้กระทำไป

(ฐ) พิจารณาคำแนะนำของคณะกรรมการการเดินทางอากาศเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติม ภาคผนวก และปฏิบัติการต่อไปตามบทบัญญัติในหมวด ๒๐

(ฑ) พิจารณาเรื่องใด ๆ เกี่ยวกับอนุสัญญานี้ ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาส่งให้พิจารณา

## ข้อ ๕๕ การหน้าที่ของคณะกรรมการที่อนุญาตให้ทำได้

คณะกรรมการอาจ

(ก) ตั้งกรรมการการขนส่งทางอากาศรองลงไปโดยถือภูมิภาคหรือเหตุอื่นเป็นมูลฐาน และกำหนดรัฐหรือสายการบินเป็นหมู่ที่จะดำเนินการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติตามความมุ่งหมายแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ ทั้งนี้ในเมื่อเห็นเป็นการเหมาะสมและพึงปรารถนาตามความรู้เห็นที่เคยผ่านมา

(ข) มอบหมายหน้าที่ให้คณะกรรมการการเดินอากาศปฏิบัติเพิ่มเติมจากที่วางไว้ในอนุสัญญานี้และจะเพิกถอนหรือแก้ไขการมอบหมายอำนาจเช่นนั้นเมื่อใดก็ได้

(ค) ดำเนินการวิจัยในด้านต่าง ๆ ทั้งหมดแห่งการขนส่งทางอากาศและการเดินอากาศ ซึ่งมีความสำคัญระหว่างประเทศ ติดต่อส่งผลของการวิจัยของตนไปยังบรรดารัฐผู้ทำสัญญาและอำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนข้อความระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาในเรื่องการขนส่งทางอากาศและการเดินอากาศ

(ง) ศึกษาเรื่องใด ๆ อันกระทบถึงการจัดวางและการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ รวมทั้งกรรมสิทธิ์และการดำเนินการระหว่างประเทศในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศของเส้นทางบินสายใหญ่ และเสนอโครงการว่าด้วยเรื่องเหล่านี้ต่อสมาชิก

(จ) สืบสวนสถานการณ์ใด ๆ ซึ่งปรากฏว่าก่อให้เกิดอุปสรรคอันจะหลีกเลี่ยงได้ต่อวิวัฒนาการของการเดินอากาศระหว่างประเทศ ในเมื่อรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใด ร้องขอ และทำรายงานขึ้นตามทีปรากฏว่าจำเป็น

## หมวด ๑๐

### คณะกรรมการการเดินอากาศ

## ข้อ ๕๖ การเสนอชื่อและการแต่งตั้งคณะกรรมการ

ให้คณะกรรมการการเดินอากาศประกอบด้วยสมาชิกมีจำนวนสิบสองคน แต่งตั้งโดยคณะกรรมการ โดยเลือกจากบุคคลที่รัฐผู้ทำสัญญาเสนอชื่อมา บุคคลเหล่านี้จะต้องมีคุณสมบัติและความชำนาญที่สมควรทางวิทยาศาสตร์ และวิธีปฏิบัติในการเดินอากาศ คณะมนตรีจะร้องขอให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหลายเสนอชื่อขึ้นมา คณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งนายกแห่งคณะกรรมการการเดินอากาศ

[ให้คณะกรรมการการเดินอากาศประกอบด้วยสมาชิกมีจำนวนสิบห้าคน แต่งตั้งโดยคณะกรรมการ โดยเลือกจากบุคคลที่รัฐผู้ทำสัญญาเสนอชื่อมา บุคคลเหล่านี้จะต้องมีคุณสมบัติและความชำนาญที่สมควรทางวิทยาศาสตร์ และวิธีปฏิบัติในการเดินอากาศ คณะมนตรีจะร้องขอให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหลายเสนอชื่อขึ้นมา คณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งนายกแห่งคณะกรรมการการเดินอากาศ]<sup>๑๘</sup>

<sup>๑๘</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดั่งที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่ ๑๘ เมื่อวันที่ ๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๑๔ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๒๗ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๒๔ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๕

[ให้คณะกรรมการการเดินอากาศประกอบด้วยสมาชิกมีจำนวนสิบเก้าคน แต่งตั้งโดยคณะมนตรีโดยเลือกจากบุคคลที่รัฐผู้ทำสัญญาเสนอชื่อมา บุคคลเหล่านี้จะต้องมีคุณสมบัติและความชำนาญที่สมควรทางวิทยาศาสตร์ และวิธีปฏิบัติในการเดินอากาศ คณะมนตรีจะร้องขอให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหลายเสนอชื่อขึ้นมา คณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งนายกแห่งคณะกรรมการการเดินอากาศ]<sup>๑๔</sup>

#### ข้อ ๕๗ หน้าที่ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการการเดินอากาศจะต้อง

(ก) พิจารณาและแนะนำไปยังคณะมนตรีให้ตกลงเลือกใช้ และแก้ไขภาคผนวกแห่งอนุสัญญาฉบับนี้

(ข) จัดตั้งคณะอนุกรรมการฝ่ายเทคนิคขึ้นตามที่เห็นว่าจำเป็นซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ จะส่งผู้แทนไปร่วมได้

(ค) แนะนำคณะมนตรีในเรื่องที่เกี่ยวกับการรวบรวมและการติดต่อขอข้อความต่าง ๆ ที่เห็นว่าจำเป็นและเป็นประโยชน์ในการก้าวหน้าของการเดินอากาศจากบรรดารัฐผู้ทำสัญญา

#### หมวด ๑๑

#### เจ้าหน้าที่

#### ข้อ ๕๘ การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่

ภายใต้บังคับแห่งกฎซึ่งวางขึ้นโดยสมัชชา และตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ คณะมนตรีจะต้องกำหนดวิธีแต่งตั้งและการออกจากตำแหน่ง การฝึก อัตราเงินเดือน เบี้ยเลี้ยงและเงื่อนไขในการปฏิบัติงานของเลขาธิการและเจ้าหน้าที่อื่น ๆ แห่งองค์การนี้ และอาจจ้างหรือใช้คนชาติของรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ก็ได้

#### ข้อ ๕๙ ลักษณะระหว่างประเทศของเจ้าหน้าที่

นายกมนตรี เลขาธิการ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ จะต้องไม่แสวงหาหรือรับคำสั่งจากเจ้าหน้าที่อื่นใดนอกองค์การนี้ในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบของตน รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะเคารพต่อลักษณะระหว่างประเทศในความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่โดยเต็มที่ และจะไม่แสวงหาทางใช้อิทธิพลเหนือคนชาติของตนในการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบของเขาเหล่านั้น

#### ข้อ ๖๐ ความคุ้มกันและเอกสิทธิของเจ้าหน้าที่

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะให้นายกมนตรี เลขาธิการ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ขององค์การนี้ได้รับความคุ้มกันและเอกสิทธิ ซึ่งเจ้าหน้าที่แห่งองค์การระหว่างประเทศสาธารณะอื่น ๆ ที่มีตำแหน่งเทียบเช่นเดียวกันได้รับเท่าที่สามารถจะทำได้ตามวิธีดำเนินการทางรัฐธรรมนูญของตน ถ้ามีการตกลงทำความตกลงระหว่างประเทศทั่วไปว่าด้วยความคุ้มกัน และเอกสิทธิแห่งพนักงานพลเรือนระหว่างประเทศแล้ว นายกมนตรี เลขาธิการ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ขององค์การนี้จะได้รับ ความคุ้มกัน และเอกสิทธิที่ให้ไว้ตามความตกลงระหว่างประเทศทั่วไปฉบับนั้น

<sup>๑๔</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวทของข้อนี้เป็นไปดั่งที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชา ในปี พ.ศ. ๒๕๓๒ ตัวทนั้นจะมีผลใช้บังคับเมื่อมีสัตยาบันสารครบ ๑๐๘ ฉบับ แต่ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๘๘ รัฐ ตัวทนั้นจึงยังไม่มีผลใช้บังคับ

## หมวด ๑๒ การเงิน

### ข้อ ๖๑ งบประมาณและการแบ่งส่วนค่าใช้จ่าย

คณะมนตรีต้องเสนองบประมาณประจำปี รายการบัญชีเงินประจำปีและประมาณการรายรับและรายจ่ายทั้งสิ้นต่อสมาชิก สมาชิกจะออกเสียงลงมติอนุมัติงบประมาณ โดยมีการแก้ไขได้ตามที่เห็นสมควร และจะแบ่งส่วนค่าใช้จ่ายขององค์การระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาต่าง ๆ ตามมูลฐานซึ่งสมาชิกจะได้กำหนดเป็นคราว ๆ แต่ยกเว้นไม่รวมการกำหนดจำนวนเงินที่รัฐต่าง ๆ ได้ยินยอมตามหมวด ๑๕ แล้วเข้าในการแบ่งส่วนดังกล่าว

[คณะมนตรีต้องเสนองบประมาณประจำปีทั้งหลาย รายการบัญชีเงินประจำปีและประมาณการรายรับและรายจ่ายทั้งสิ้นต่อสมาชิก สมาชิกจะออกเสียงลงมติอนุมัติงบประมาณทั้งหลายโดยมีการแก้ไขได้ตามที่เห็นสมควร และจะแบ่งส่วนค่าใช้จ่ายของ องค์การระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาต่าง ๆ ตามมูลฐานซึ่งสมาชิกจะได้กำหนดเป็นคราว ๆ แต่ยกเว้นไม่รวมการกำหนดจำนวนเงินที่รัฐต่าง ๆ ได้ยินยอมตามหมวด ๑๕ แล้วเข้าในการแบ่งส่วนดังกล่าว]<sup>๒๐</sup>

### ข้อ ๖๒ การถอนอำนาจการออกเสียง

สมาชิกอาจถอนอำนาจการออกเสียงของรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ที่มีได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อผูกพันทางการเงิน ซึ่งตนมีอยู่กับองค์การภายในระยะเวลาอันสมด้วยเหตุผลสำหรับการออกเสียงในสมาชิกและในคณะมนตรีได้

### ข้อ ๖๓ ค่าใช้จ่ายของคณะผู้แทนและผู้แทนอื่น ๆ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับที่จะออกเงินค่าใช้จ่ายสำหรับคณะผู้แทนของตนที่ไปร่วมประชุมสมาชิก และจะออกค่าจ้าง ค่าพาหนะ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ สำหรับบุคคลใด ๆ ที่ตนแต่งตั้งให้ปฏิบัติงานในคณะมนตรีตลอดจนผู้ที่ตนเสนอชื่อ หรือผู้แทนของตนที่เข้าอยู่ในคณะกรรมการหรือคณะกรรมการวิชาการช่วยงานแห่งองค์การนี้

## หมวด ๑๓

### ข้อตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ

### ข้อ ๖๔ ข้อตกลงเพื่อความมั่นคง

โดยการออกเสียงลงมติของสมาชิก องค์การอาจกระทำข้อตกลงอันเหมาะสมกับองค์การทั่วไปใด ๆ ซึ่งตั้งขึ้นโดยบรรดาชาติในโลกเพื่อรักษาไว้ซึ่งสันติภาพ แต่ทั้งนี้จะกระทำได้อีกเฉพาะที่เกี่ยวกับเรื่องทางอากาศอันอยู่ภายในอำนาจขององค์การซึ่งกระทบถึงความมั่นคงในโลก

<sup>๒๐</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่แปด เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๗ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๙ ตามข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไข ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๓๒ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๔๙

### ข้อ ๖๕ ข้อตกลงกับองค์คณะระหว่างประเทศอื่นๆ

คณะมนตรีอาจกระทำความตกลงในนามขององค์การกับองค์คณะระหว่างประเทศอื่น ๆ ได้ เพื่อรักษาบริการร่วมกันและเพื่อให้มีข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่และโดยอนุมัติของสมาชิก อาจกระทำข้อตกลงอย่างอื่น ๆ เท่าที่จะทำให้กิจการขององค์การสะดวกขึ้น

### ข้อ ๖๖ การหน้าที่เกี่ยวกับความตกลงอื่น ๆ

(ก) องค์การนี้จะต้องปฏิบัติตามการหน้าที่ที่วางไว้ให้โดยความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศผ่านแดน และโดยความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองซิกาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๑๙๔๔ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กล่าวไว้ในความตกลงทั้งสองฉบับนั้น

(ข) สมาชิกของสมาชิกและของคณะมนตรีผู้ซึ่งมิได้ตกลงรับความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศผ่านแดน หรือความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองซิกาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๑๙๔๔ ไม่มีสิทธิออกเสียงในปัญหาใด ๆ ที่ส่งมายังสมาชิกหรือคณะมนตรี ตามบทบัญญัติแห่งความตกลงที่เกี่ยวข้อง

## ภาค ๓

### การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

#### หมวด ๑๔

#### ข่าวสารและรายงาน

### ข้อ ๖๗ การส่งรายงานต่อคณะมนตรี

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะให้สายการบินระหว่างประเทศของตนส่งข้อความต่าง ๆ ให้แก่คณะมนตรีตามข้อกำหนดที่คณะมนตรีวางไว้คือ รายงานการจราจร สถิติค่างวด และรายการทางการเงินซึ่งนอกจากกะทงอื่น ๆ แล้ว ต้องแสดงรายรับทั้งสิ้นและแหล่งกำเนิดของรายรับเหล่านั้นด้วย

#### หมวด ๑๕

#### ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอย่างอื่น ๆ

### ข้อ ๖๘ การกำหนดเส้นทางบินและท่าอากาศยาน

ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติในอนุสัญญาฉบับนี้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจกำหนดเส้นทางบินภายในอาณาเขตของตน ซึ่งบริการเดินอากาศระหว่างประเทศจะต้องปฏิบัติตาม และกำหนดท่าอากาศยานซึ่งบริการเช่นว่านั้นจะใช้ได้

### ข้อ ๖๙ การยังเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้ดีขึ้น

ถ้าคณะมนตรีมีความคิดเห็นว่าท่าอากาศยาน หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศรวมทั้งบริการวิทยุและอูดุณียมิวิทยาของรัฐผู้ทำสัญญาไม่เพียงพอตามควรแก่การดำเนินการของบริการเดินอากาศระหว่างประเทศในปัจจุบัน หรือที่ดำริไว้ให้เป็นที่ปลอดภัย เป็นระเบียบ มีประสิทธิภาพ และถูกหลักเศรษฐกิจ คณะมนตรีจะปรึกษากับรัฐที่เกี่ยวข้องโดยตรง และกับรัฐอื่น ๆ ที่ถูกกระทบกระเทือนเพื่อหาทางแก้ไขสถานการณ์นั้น และอาจทำคำแนะนำขึ้นเพื่อการนี้ ถ้ารัฐผู้ทำสัญญาไม่สามารถปฏิบัติตามคำแนะนำเหล่านั้น ก็ไม่ถือว่าได้กระทำผิดฐานละเมิดอนุสัญญาฉบับนี้

### **ข้อ ๗๐ การออกเงินค่าเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ**

ในพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นตามบทบัญญัติแห่งข้อ ๖๙ รัฐผู้ทำสัญญาอาจกระทำข้อตกลงกับ คณะมนตรี เพื่อให้คำแนะนำเช่นนั้นประสิทธิผล รัฐนั้นอาจสมัครออกค่างวดอันเกิดขึ้นตามข้อตกลง เช่นว่า แต่ถ้าวรฐนั้นไม่สมัคร คณะมนตรีอาจตกลงที่จะจัดหาเงินทั้งหมดหรือส่วนหนึ่งของค่างวดเอง

### **ข้อ ๗๑ การจัดหาและบำรุงรักษาเครื่องอำนวยความสะดวกโดยคณะมนตรี**

ถ้าวรฐผู้ทำสัญญาร้องขอ คณะมนตรีอาจตกลงที่จะจัดให้มี จัดคนประจำ ทำการบำรุงรักษา และดำเนินงานท่าอากาศยานท่าใดท่าหนึ่ง หรือทั้งหมด และเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศอื่น ๆ รวมทั้งบริการวิทยุและอุตุนิยมวิทยา ในอาณาเขตของรัฐนั้นซึ่งจำเป็น เพื่อให้การดำเนินการของบริการเดินอากาศระหว่างประเทศของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ เป็นไปโดยปลอดภัย เป็นระเบียบ มีประสิทธิภาพ และถูกหลักเศรษฐกิจ คณะมนตรีอาจระบุดำเนินการที่เป็นธรรมและชอบด้วยเหตุผล สำหรับการใช้เครื่องอำนวยความสะดวกที่จัดให้มีขึ้นนั้นได้

### **ข้อ ๗๒ การได้มาซึ่งที่ดินหรือการใช้ที่ดิน**

ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้ที่ดินสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวก ซึ่งคณะมนตรีเป็นผู้จัดหาเงิน ให้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนตามคำร้องขอของรัฐผู้ทำสัญญา รัฐนั้นจะต้องจัดหาที่ดินเองโดยเอาหลักสิทธิไว้ ถ้าวรฐประสงค์ หรืออำนวยความสะดวกในการที่คณะมนตรีจะใช้ที่ดินนั้นตามข้อกำหนดที่เป็นธรรม และชอบด้วยเหตุผลและเป็นไปตามกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

### **ข้อ ๗๓ รายจ่ายและการกำหนดจำนวนเงินทุน**

ภายในจำกัดแห่งจำนวนเงินทุนซึ่งสมัชชาอาจอนุมัติให้คณะมนตรีใช้ได้ตามหมวด ๑๒ คณะมนตรี อาจเบิกจ่ายรายจ่ายปัจจุบันเพื่อความมุ่งประสงค์แห่งหมวดนี้จากงบเงินทุนทั่วไปขององค์การ เงินทุน สำหรับลงทุนที่จำเป็นตามความมุ่งประสงค์แห่งหมวดนี้คณะมนตรีจะต้องกำหนดจำนวนเงินให้บรรดารัฐ ผู้ทำสัญญาที่ยินยอมลงทุน ซึ่งสายการบินของตนใช้เครื่องอำนวยความสะดวกเหล่านั้นแบ่งกันออก ภายในระยะเวลาอันชอบด้วยเหตุผลตามสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนแล้ว คณะมนตรีอาจกำหนดจำนวนเงิน ให้รัฐที่ยินยอมออกเงินลงทุนทำการประจำตามที่จำเป็นแบ่งกันออกอีกด้วย

### **ข้อ ๗๔ การช่วยเหลือทางเทคนิคและการใช้รายได้**

ในกรณีที่คณะมนตรีจ่ายเงินทุนไปก่อน หรือจัดให้มีท่าอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ โดยสมบูรณ์หรือเพียงบางส่วนตามคำร้องขอของรัฐผู้ทำสัญญา คณะมนตรี อาจกำหนดไว้ในข้อตกลงถึงเรื่องการช่วยเหลือทางเทคนิคในการอำนวยความสะดวกและการดำเนินการ ของท่าอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกนั้นด้วยความยินยอมของรัฐนั้น และถึงเรื่องการจ่ายเงิน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกเช่นว่า จากรายได้ที่ได้รับจาก การดำเนินการท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกเหล่านั้น ตลอดจนค่าภาระสำหรับดอกเบี้ย และการไถ่ถอนผ่อนใช้เงินต้น



### ข้อ ๗๕ การรับมอบเครื่องอำนวยความสะดวกจากคณะมนตรี

รัฐผู้ทำสัญญาอาจปฏิบัติให้พ้นข้อผูกพันซึ่งตนได้กระทำไว้ตามข้อ ๗๐ และได้รับมอบท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ซึ่งคณะมนตรีจัดให้มีขึ้นในอาณาเขตของรัฐนั้น ตามบทบัญญัติแห่งข้อ ๗๑ และ ๗๒ เมื่อใดก็ได้ โดยจ่ายเงินให้คณะมนตรีตามจำนวนที่คณะมนตรีเห็นว่าชอบด้วยเหตุผลในพฤติการณ์เช่นนั้น ถ้ารัฐนั้นพิจารณาเห็นว่าจำนวนเงินที่คณะมนตรีกำหนดไม่ชอบด้วยเหตุผล ก็อาจอุทธรณ์ไปยังสมัชชาคัดค้านการวินิจฉัยของคณะมนตรีได้ สมัชชาอาจยืนยันหรือแก้ไขการวินิจฉัยของคณะมนตรีนั้น

### ข้อ ๗๖ คินเงินทุน

เงินทุนที่คณะมนตรีได้มาจากการจ่ายเงินตามข้อ ๗๕ และจากการรับดอกเบี้ยและการไถ่ถอนผ่อนใช้ต้นทุนที่จ่ายตามข้อ ๗๔ นั้น ในกรณีที่ในตอนต้น เงินที่จ่ายล่วงหน้าไปก่อนนั้นรัฐต่าง ๆ เป็นผู้ออกตามข้อ ๗๓ ให้จ่ายเงินให้แก่บรรดารัฐที่ถูกกำหนดจำนวนแบ่งกันออกเงินในตอนนั้น ตามสัดส่วนของการกำหนดจำนวนเดิม ซึ่งคณะมนตรีเป็นผู้พิจารณากำหนด

## หมวด ๑๖

### องค์การดำเนินการบินร่วมกันและบริการรวม

#### ข้อ ๗๗ อนุญาตให้ตั้งองค์การดำเนินการบินร่วมกัน

ไม่มีข้อความใดในอนุสัญญาฉบับนี้ที่ป้องกันมิให้รัฐผู้ทำสัญญาสองรัฐหรือมากกว่าประกอบตั้งองค์การดำเนินการขนส่งทางอากาศร่วมกัน หรือตั้งตัวแทนดำเนินการบินระหว่างประเทศร่วมกันขึ้น หรือป้องกันมิให้รัฐเหล่านั้นรวมบริการเดินอากาศของตนในเส้นทางบินใด ๆ หรือในส่วนภูมิภาคใด ๆ แต่องค์การหรือตัวแทนและบริการรวมเช่นนั้น จะต้องปฏิบัติตามบรรดาบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ รวมทั้งบทบัญญัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนความตกลงกับคณะมนตรี คณะมนตรีจะกำหนดว่าบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้เกี่ยวกับสัญชาติของอากาศยานจะใช้กับอากาศยานที่ดำเนินการบินโดยตัวแทนที่ดำเนินการบินระหว่างประเทศได้ในวิธีใด

#### ข้อ ๗๘ การทำหน้าที่ของคณะมนตรี

คณะมนตรีอาจบอกแนะไปยังรัฐผู้ทำสัญญาที่เกี่ยวข้องให้จัดตั้งองค์การร่วมกันขึ้น เพื่อดำเนินบริการเดินอากาศในเส้นทางบินใด ๆ หรือในภูมิภาคใด ๆ ก็ได้

#### ข้อ ๗๙ การเข้ามีส่วนร่วมในองค์การดำเนินการบิน

รัฐหนึ่งรัฐใดอาจเข้ามีส่วนร่วมในองค์การดำเนินการบินร่วมกันหรือในข้อตกลงรวมบริการได้ โดยทางรัฐบาลของตนหรือโดยทางบริษัทการบินบริษัทหนึ่งหรือหลายบริษัทซึ่งรัฐบาลของตนเป็นผู้กำหนด บริษัทเหล่านั้นจะเป็นบริษัทที่รัฐเป็นเจ้าของเต็มที่หรือแต่บางส่วนหรือที่เอกชนเป็นเจ้าของก็ได้ ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของรัฐที่เกี่ยวข้องแต่ผู้เดียว

ภาค ๔  
บทบัญญัติสุดท้าย

หมวด ๑๗

ความตกลงและข้อตกลงในการเดินอากาศอื่น ๆ

ข้อ ๘๐ อนุสัญญากรุงปารีสและกรุงฮาบาเนา

ในทันทีที่อนุสัญญาฉบับนี้เริ่มใช้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดแจ้งการบอกเลิกอนุสัญญาว่าด้วยข้อบังคับการเดินอากาศซึ่งลงนามกันที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๑๙๑๙ (พ.ศ. ๒๔๖๒) หรืออนุสัญญาว่าด้วยการบินพาณิชย์ซึ่งลงนามกันที่กรุงฮาบาเนา เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๑๙๒๘ (พ.ศ. ๒๔๗๐) ถ้าตนเป็นภาคีแห่ง อนุสัญญาฉบับหนึ่งฉบับใด ในระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาด้วยกัน จะใช้ออนุสัญญาฉบับนี้แทนอนุสัญญากรุงปารีสและกรุงฮาบาเนาที่อ้างถึงข้างต้น

ข้อ ๘๑ การจดทะเบียนความตกลงที่มีอยู่

ความตกลงการเดินอากาศทั้งสิ้นที่ใช้อยู่ในวันเริ่มใช้ออนุสัญญาฉบับนี้ ซึ่งทำขึ้นระหว่างรัฐผู้ทำสัญญากับรัฐอื่นใด หรือระหว่างสายการบินของรัฐผู้ทำสัญญากับรัฐอื่นใด หรือกับสายการบินของรัฐอื่นใด จะต้องจดทะเบียนกับคณะมนตรีทันที

ข้อ ๘๒ การยกเลิกข้อตกลงอันไม่ชอบ

บรรดารัฐผู้ทำสัญญาถือว่าการตกลงรับอนุสัญญาฉบับนี้เป็นการยกเลิกข้อผูกพันและความเข้าใจทั้งสิ้นที่มีอยู่ระหว่างรัฐเหล่านั้น ซึ่งไม่ชอบด้วยข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ และรับรองว่าจะไม่กระทำข้อผูกพันและความเข้าใจใด ๆ เช่นว่านั้น รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งได้ให้คำมั่นในข้อผูกพันใด ๆ กับรัฐที่มีใช้ผู้ทำสัญญาหรือคนชาติของรัฐผู้ทำสัญญาหรือมิใช่ผู้ทำสัญญา อันไม่ชอบด้วยข้อกำหนดแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ ก่อนที่ตนเข้าเป็นสมาชิกขององค์การ จะจัดการให้หลุดพ้นจากข้อผูกพันเหล่านั้นโดยทันที ถ้าสายการบินของรัฐผู้ทำสัญญาของรัฐหนึ่งรัฐใดได้กระทำข้อผูกพันอันไม่ชอบเช่นนั้น รัฐเจ้าของสัญชาติของสายการบินนั้นจะให้ความพยายามอย่างดีที่สุดของตนในอันที่จะให้บอกเลิกข้อผูกพันเหล่านั้นทันที และในกรณีใดก็ดี จะก่อเหตุการณ์ให้บอกเลิกข้อผูกพันในเมื่อสามารถจะกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายภายหลังจากที่เริ่มใช้ออนุสัญญาฉบับนี้

ข้อ ๘๓ การจดทะเบียนข้อตกลงใหม่

ภายใต้บทบัญญัติแห่งข้อก่อน รัฐผู้ทำสัญญาของรัฐหนึ่งรัฐใดอาจทำข้อตกลงอันชอบด้วยบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ได้ ข้อตกลงเช่นว่านั้นจะต้องจดทะเบียนกับคณะมนตรีทันที ซึ่งคณะมนตรีจะได้เปิดเผยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

### ข้อ ๘๓ ทวิ<sup>๑๑</sup> การโอนภาระและหน้าที่บางประการ

(ก) ไม่ว่าความในบทบัญญัติแห่งข้อ ๑๒, ๓๐, ๓๑ และ ๓๒(ก) จะกล่าวเป็นประการใดก็ตาม ถ้าโดยผลของสัญญาเช่า เช่าเหมา หรือความตกลงอื่นใดที่คล้ายคลึงกันนี้ อากาศยานซึ่งจดทะเบียนไว้ในรัฐผู้ทำสัญญาหนึ่ง ถูกนำไปใช้ทำการบินโดยผู้ประกอบการซึ่งมีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจสำคัญในรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง หรือถ้าผู้นั้นไม่มีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจเช่นนั้น ก็มีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น รัฐผู้รับจดทะเบียนอากาศยานดังกล่าวอาจทำความตกลงกับอีกรัฐหนึ่ง เพื่อโอนภาระและหน้าที่ของตนในฐานะรัฐผู้รับจดทะเบียนตามข้อ ๑๒, ๓๐, ๓๑ และ ๓๒(ก) ไปยังรัฐนั้น ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนก็ได้ รัฐผู้รับจดทะเบียนย่อมพ้นจากความรับผิดชอบในภาระและหน้าที่ที่โอนไปแล้วนั้น

(ข) การโอนภาระและหน้าที่นั้นจะมีผลต่อรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ก็ต่อเมื่อคณะมนตรีได้จดทะเบียนความตกลงระหว่างรัฐดังกล่าว และประกาศให้ทราบทั่วกันตามความในข้อ ๘๓ หรือเมื่อรัฐภาคีความตกลงดังกล่าวได้แจ้งโดยตรงไปยังเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นที่เกี่ยวข้องรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐ ถึงขอบเขตและความมีอยู่ของความตกลงแล้ว

(ค) ให้ใช้บทบัญญัติในวรรค (ก) และ (ข) ข้างต้นบังคับแก่กรณีภายใต้ข้อ ๗๗ ด้วย

### หมวด ๑๘

#### ข้อพิพาทและการกระทำผิด

### ข้อ ๘๔ การตกลงข้อพิพาท

ถ้ามีข้อโต้แย้งเกิดขึ้นระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาสองรัฐหรือมากกว่า เกี่ยวกับการตีความหรือการใช้อนุสัญญาฉบับนี้และภาคผนวก ซึ่งไม่สามารถตกลงกันได้โดยการเจรจา ให้คณะมนตรีเป็นผู้วินิจฉัยในเมื่อรัฐใดที่เกี่ยวข้องกับข้อโต้แย้งนั้นเสนอขอมา ห้ามมิให้สมาชิกในคณะมนตรีซึ่งเป็นภาคีในข้อพิพาทออกเสียงในการพิจารณาของคณะมนตรีในเรื่องนั้น ภายในบังคับแห่งข้อ ๘๕ รัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ อาจอุทธรณ์คำวินิจฉัยของคณะมนตรีต่อศาลอนุญาโตตุลาการเฉพาะเรื่อง โดยมีการตกลงกันกับภาคีอื่น ๆ ในข้อพิพาทนั้น หรือศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวร เมื่อมีการอุทธรณ์เช่นนั้นให้แจ้งให้คณะมนตรีทราบภายในหกสิบวันนับแต่ที่ได้รับการแจ้งคำวินิจฉัยของคณะมนตรี

### ข้อ ๘๕ วิธีดำเนินการอนุญาโตตุลาการ

ถ้ารัฐผู้ทำสัญญารัฐใดที่เป็นภาคีแห่งข้อพิพาท ซึ่งคำวินิจฉัยของคณะมนตรีในข้อพิพาทนั้นอยู่ในระหว่างอุทธรณ์ มิได้ตกลงรับข้อบัญญัติของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวร และบรรดารัฐผู้ทำสัญญาที่เป็นภาคีแห่งข้อพิพาทนั้นตกลงกันไม่ได้ในการเลือกศาลอนุญาโตตุลาการ ให้รัฐผู้ทำสัญญาที่เป็นภาคีแห่งข้อพิพาทนั้นแต่ละรัฐตั้งอนุญาโตตุลาการมาแต่เพียงคนเดียว อนุญาโตตุลาการเหล่านั้นจะเป็นผู้ตั้งผู้ชี้ขาดขึ้นคนหนึ่ง ถ้ารัฐผู้ทำสัญญาที่เป็นภาคีแห่งข้อพิพาทไม่ตั้งอนุญาโตตุลาการมาภายในระยะเวลาสามเดือนนับแต่วันยื่นอุทธรณ์ นายกรัฐมนตรีจะตั้งอนุญาโตตุลาการแทนรัฐนั้น โดยเลือกจาก

<sup>๑๑</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ เมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๒๓ สมัชชาได้ตัดสินใจแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาชิคาโก โดยเพิ่มข้อ ๘๓ ทวิ เข้ามา ภายใต้ข้อ ๙๔(ก) แห่งอนุสัญญา การแก้ไขนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๐ ระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบัน ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐให้สัตยาบันแล้ว ๑๒๗ รัฐ ประเทศไทยยังมีไม่ได้ให้สัตยาบันข้อบทนี้

บัญชีบุคคลที่มีคุณสมบัติและเชิญมาได้ ซึ่งบัญชีนั้นคณะมนตรีเป็นผู้รักษาไว้ ถ้าภายในสามสิบวัน อนุญาตตุลาการเหล่านั้นไม่สามารถตกลงในตัวผู้ชี้ขาด นายกรัฐมนตรีจะเป็นผู้กำหนดตัวผู้ชี้ขาดขึ้นจากบัญชีที่อ้างข้างต้น อนุญาตตุลาการเหล่านั้นและผู้ชี้ขาดร่วมกันประกอบเป็นศาลอนุญาตตุลาการ ให้ศาลอนุญาตตุลาการที่จัดตั้งขึ้นตามข้อนี้และข้อก่อนตกลงในวิธีดำเนินการของตนเองและให้ใช้เสียงข้างมากเป็นคำวินิจฉัย แต่มีข้อแม้ว่าคณะมนตรีอาจยกปัญหาวิธีดำเนินการขึ้นมากำหนดเสียเองได้ในกรณีที่มีการล่าช้าเกินสมควรในความคิดเห็นของคณะมนตรี

#### ข้อ ๘๖ อุทธรณ์

นอกจากคณะมนตรีจะวินิจฉัยเป็นอย่างอื่น คำวินิจฉัย ของคณะมนตรีในข้อที่ว่าสายการบินระหว่างประเทศดำเนินการอยู่โดยอนุโลมตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้หรือไม่นั้น ให้คงมีผลอยู่จนกว่าจะถูกผันกลับ เมื่อเสร็จอุทธรณ์ในเรื่องอื่น ๆ คำวินิจฉัยของคณะมนตรี ถ้าถูกอุทธรณ์ ให้ระงับไว้จนกว่าได้มีการวินิจฉัยโดยอุทธรณ์คำวินิจฉัยของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวรและของศาลอนุญาตตุลาการ ให้ถือเป็นที่ยุติและมีผลผูกมัด

#### ข้อ ๘๗ โทษสำหรับสายการบินที่ไม่อนุโลมตาม

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะไม่ยอมให้สายการบินของรัฐผู้ทำสัญญามีการดำเนินการบินผ่านอากาศเหนืออาณาเขตของตน ถ้าคณะมนตรีได้วินิจฉัยตกลงว่าสายการบินที่เกี่ยวข้องนั้นมิได้อนุโลมตามคำวินิจฉัยสุดท้าย ที่ให้ไว้ตามข้อก่อน

#### ข้อ ๘๘ โทษสำหรับรัฐที่ไม่อนุโลมตาม

ให้สมาชิกถอนอำนาจการออกเสียงในสมัชชา และในคณะมนตรีของรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ที่กระทำผิดต่อบทบัญญัติแห่งหมวดนี้

### หมวด ๑๙

#### สงคราม

#### ข้อ ๘๙ เงื่อนไขยามสงครามและฉุกเฉิน

ในกรณีที่มีสงคราม บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ไม่กระทบถึงเสรีภาพในการปฏิบัติของรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ที่ถูกกระทบโดยสงครามนั้น ไม่ว่าจะเป็นครุสงครามหรือเป็นกลาง หลักการเช่นเดียวกันนี้ให้ใช้ได้ในการณที่รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดประกาศภาวะฉุกเฉินแห่งชาติ และแจ้งข้อเท็จจริงให้คณะมนตรีทราบ

### หมวด ๒๐

#### ภาคผนวก

#### ข้อ ๙๐ การตกลงเลือกใช้และแก้ไขภาคผนวก

(ก) การตกลงเลือกใช้ภาคผนวกต่าง ๆ ตามที่กล่าวไว้ในข้อ ๕๔ วรรค (๑) นั้น จะต้องม็เสียงสองในสามของคณะมนตรีเห็นชอบในการประชุมที่เรียกเพื่อการนั้น และต่อจากนั้นคณะมนตรีจะต้อง

เสนอไปยังรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐด้วย ภาคผนวกเช่นว่านั้นหรือการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกให้มีผลบังคับภายในสามเดือนหลังจากที่ได้เสนอไปยังรัฐผู้ทำสัญญาแล้ว หรือเมื่อพ้นระยะเวลาที่นานกว่านั้นตามแต่คณะมนตรีจะกำหนด นอกจากนี้ในระหว่างเวลานั้นส่วนมากของบรรดารัฐผู้ทำสัญญาได้แจ้งต่อคณะมนตรีเป็นหลักฐานว่าตนไม่เห็นชอบด้วย

(ข) ให้คณะมนตรีแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดทราบโดยทันทีถึงการเริ่มใช้ภาคผนวกใด ๆ หรือการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก

## หมวด ๒๑

### สัตยาบัน ภาคยานุวัติ การแก้ไขเพิ่มเติม และการบอกเลิก

#### ข้อ ๙๑ สัตยาบันอนุสัญญา

(ก) อนุสัญญาฉบับนี้จะต้องได้รับสัตยาบันจากรัฐที่ลงนาม สัตยาบันสารจะต้องมอบให้แก่รักษาไว้ในบรรณาคมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาซึ่งรัฐบาลนั้นจะบอกกล่าวถึงวันที่รับมอบมาแก่รักษาไว้ไปยังรัฐที่ลงนามและรัฐภาคยานุวัติแต่ละรัฐ

(ข) เมื่อรัฐต่าง ๆ ได้ให้สัตยาบัน หรือภาคยานุวัติครบยี่สิบหกรัฐแล้ว อนุสัญญาฉบับนี้จะเริ่มใช้ระหว่างรัฐเหล่านั้นเมื่อครบสามสิบวัน หลังจากวันมอบสารฉบับที่ยี่สิบหก และจะเริ่มใช้แก่แต่ละรัฐที่ให้สัตยาบันต่อมาภายหลัง เมื่อครบสามสิบวันหลังจากวันมอบสัตยาบันสารของรัฐนั้น ๆ

(ค) เป็นหน้าที่ของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาที่จะแจ้งให้รัฐบาลของแต่ละรัฐที่ลงนามและที่ภาคยานุวัติทราบถึงวันเริ่มใช้อนุสัญญาฉบับนี้

#### ข้อ ๙๒ ภาคยานุวัติอนุสัญญา

(ก) การภาคยานุวัติอนุสัญญาฉบับนี้จะเปิดให้แก่สมาชิกของสหประชาชาติ และบรรดารัฐที่สังสรรค์กับสหประชาชาติ ตลอดจนบรรดารัฐที่คงเป็นกลางอยู่ระหว่างสงครามโลกครั้งนี้

(ข) การภาคยานุวัติจะกระทำได้โดยมีการแจ้งความส่งไปยังรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และจะมีผลตั้งแต่วันครบสามสิบวัน หลังจากวันที่รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้รับการแจ้งความนั้น และรัฐบาลนั้นจะได้แจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดทราบ

#### ข้อ ๙๓ การรับรัฐอื่น ๆ เข้าร่วม

รัฐอื่น ๆ นอกจากที่เข้าอยู่ในเกณฑ์ในข้อ ๙๑ และ ๙๒ (ก) อาจได้รับให้เข้ามีส่วนร่วมในอนุสัญญาฉบับนี้ได้ โดยได้เสียงสี่ในห้าของสมัชชา และตามเงื่อนไขที่สมัชชาอาจกำหนด แต่ต้องได้รับอนุมัติจากองค์การระหว่างประเทศทั่วไปที่ตั้งขึ้นโดยบรรดาชาติของโลก เพื่อรักษาไว้ซึ่งสันติภาพ นอกจากนี้ในแต่ละกรณีจำเป็นจะต้องได้รับความยินยอมจากรัฐที่ถูกบุกรุกหรือถูกโจมตีระหว่างสงครามครั้งนี้ โดยรัฐที่ขอให้รับเข้าเป็นภาคี

**ข้อ ๙๓ ทวิ<sup>๒๒</sup>**

(ก) ไม่ว่าความในบทบัญญัติแห่งข้อ ๙๑, ๙๒ และ ๙๓ จะกล่าวเป็นประการใดก็ตาม

(๑) รัฐซึ่งสมาชิกแห่งสหประชาชาติได้มีคำแนะนำให้ถอดถอนรัฐบาลของรัฐนั้นออกจากสมาชิกภาพในทบวงการระหว่างประเทศที่สถาปนาโดยหรือที่เข้ามีความสัมพันธ์กับองค์การสหประชาชาติ ต้องพ้นจากการเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยอัตโนมัติ

(๒) รัฐซึ่งถูกถอดถอนออกจากสมาชิกภาพในองค์การสหประชาชาติ ต้องพ้นจากการเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยอัตโนมัติ เว้นแต่สมาชิกแห่งองค์การสหประชาชาติจะมีคำแนะนำเป็นอย่างอื่นในการถอดถอนของตน

(ข) รัฐซึ่งพ้นจากการเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามผลของบทบัญญัติในวรรค (ก) ข้างต้น เมื่อได้รับการเห็นชอบจากสมาชิกแห่งองค์การสหประชาชาติแล้ว อาจเข้าสู่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้อีกครั้ง เมื่อได้ยื่นคำร้องและได้รับความเห็นชอบโดยเสียงข้างมากของคณะมนตรี

(ค) สมาชิกขององค์การ ซึ่งถูกระงับการใช้สิทธิและเอกสิทธิของสมาชิกภาพในองค์การสหประชาชาติ เมื่อมีการร้องขอจากองค์การสหประชาชาติ ต้องถูกระงับสิทธิและเอกสิทธิของสมาชิกภาพในองค์การนี้ด้วย

**ข้อ ๙๔ การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา**

(ก) การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาดังฉบับนี้ที่เสนอนั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบโดยเสียงสองในสามของสมาชิก และจะเริ่มใช้แก่บรรดารัฐที่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไขเพิ่มเติมเช่นนั้นแล้ว เมื่อมีการสัตยาบันโดยรัฐผู้ทำสัญญาครบจำนวนที่สมาชิกระบุ จำนวนที่ระบุนั้นจะต้องไม่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนรัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมด

(ข) ถ้าสมาชิกมีความคิดเห็นว่าการแก้ไขเพิ่มเติมนั้นมีลักษณะที่ควรดำเนินตามแนวต่อไปนี้ได้โดยชอบธรรม สมาชิกอาจวางไว้ในมติของตน ในการแนะนำให้ตกลงเลือกใช้การแก้ไขว่ารัฐหนึ่งรัฐใดที่มีได้ให้สัตยาบันภายในระยะเวลาที่ระบุไว้ หลังจากที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมนั้นได้เริ่มใช้แล้ว จะต้องพ้นจากการเป็นสมาชิกขององค์การนี้ และพ้นจากการเป็นภาคีของอนุสัญญานี้

**ข้อ ๙๕ การบอกเลิกอนุสัญญา**

(ก) รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดอาจแจ้งการบอกเลิกอนุสัญญาดังฉบับนี้ได้ หลังจากที่ได้เริ่มใช้แล้วเป็นเวลาสาม ปี โดยรัฐนั้นส่งการแจ้งความไปยังรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ผู้ซึ่งจะแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐทราบทันที

(ข) การบอกเลิกจะมีผลเมื่อครบเวลาหนึ่งปีหลังจากวันที่ได้รับการแจ้งความนั้น ผลนั้นมีเฉพาะแก่รัฐที่ทำการบอกเลิก

---

<sup>๒๒</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๐ สมาชิกได้ตัดสินใจแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาชิคาโก โดยเพิ่มเติมข้อ ๙๓ ทวิ เข้ามา ภายใต้ข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา การแก้ไขเพิ่มเติมได้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๐๓ ระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบัน ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๐๐ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๐๐

## หมวด ๒๒ การวิเคราะห์ศัพท์

ข้อ ๙๖ เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญาฉบับนี้ คำว่า

(ก) “บริการเดินอากาศ” หมายความว่า บริการเดินอากาศประจำมีกำหนดใด ๆ ที่ใช้อากาศยานเพื่อการขนส่งสาธารณะโดยรับขนคนโดยสาร ไปรษณียภัณฑ์และสินค้า

(ข) “บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ” หมายความว่า บริการเดินอากาศที่ผ่านเข้าไปในอวกาศเหนืออาณาเขตของรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐขึ้นไป

(ค) “สายการบิน” หมายความว่า การกระชั้นส่งทางอากาศใด ๆ ที่อำนวยความสะดวกดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ

(ง) “แฉะลงมิใช่เพื่อการค้า” หมายความว่า การลงเพื่อประโยชน์ใด ๆ นอกจากการรับคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ขึ้น หรือถ่ายลง

### การลงนามในอนุสัญญา

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มซึ่งมีนามข้างท้ายนี้และซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องได้ลงนามในอนุสัญญาฉบับนี้แทนรัฐบาลของตน ณ วันที่ปรากฏอยู่ตรงข้ามกับลายเซ็นของตน

ทำขึ้น ที่เมืองซิกาโก ณ วันที่เจ็ดธันวาคม ๑๙๔๔ เป็นภาษาอังกฤษ ตัวบทซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส และสเปน จะได้เปิดไว้เพื่อลงนามที่กรุงวอชิงตัน ดี.ซี. ตัวบทภาษาหนึ่งภาษาใดในสามภาษานี้ใช้ในการตีความได้เท่ากัน ตัวบททั้งสองฉบับนี้จะได้เก็บรักษาไว้ในบรรณาคมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และรัฐบาลนั้นจะส่งสำเนาที่รับรองว่าถูกต้องแล้วไปยังรัฐบาลของรัฐทั้งหมดซึ่งลงนามหรือภาคยานุวัติอนุสัญญาฉบับนี้

[ทำขึ้น ที่เมืองซิกาโก ณ วันที่เจ็ดธันวาคม ๑๙๔๔ เป็นภาษาอังกฤษ ตัวบทของอนุสัญญานี้ซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน ใช้ในการตีความได้เท่ากัน ตัวบทเหล่านี้จะได้เก็บรักษาไว้ในบรรณาคมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และรัฐบาลนั้นจะส่งสำเนาที่รับรองว่าถูกต้องแล้วไปยังรัฐบาลของรัฐทั้งหมดซึ่งลงนามหรือภาคยานุวัติอนุสัญญาฉบับนี้]<sup>๒๓</sup>

[ทำขึ้น ที่เมืองซิกาโก ณ วันที่เจ็ดธันวาคม ๑๙๔๔ เป็นภาษาอังกฤษ ตัวบทของอนุสัญญานี้ซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ อารบิก ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน ใช้ในการตีความได้เท่ากัน ตัวบทเหล่านี้จะได้เก็บรักษาไว้ในบรรณาคมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และรัฐบาลนั้นจะส่งสำเนาที่รับรองว่าถูกต้องแล้วไปยังรัฐบาลของรัฐทั้งหมดซึ่งลงนามหรือภาคยานุวัติอนุสัญญาฉบับนี้]<sup>๒๔</sup>

[ทำขึ้น ที่เมืองซิกาโก ณ วันที่เจ็ดธันวาคม ๑๙๔๔ เป็นภาษาอังกฤษ ตัวบทของอนุสัญญานี้ซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ อารบิก จีน ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน ใช้ในการตีความได้เท่ากัน ตัวบทเหล่านี้จะได้เก็บรักษาไว้ในบรรณาคมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และรัฐบาลนั้นจะส่งสำเนาที่รับรองว่าถูกต้องแล้วไปยังรัฐบาลของรัฐทั้งหมดซึ่งลงนามหรือภาคยานุวัติอนุสัญญาฉบับนี้]<sup>๒๕</sup>

<sup>๒๓</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทนี้มีผลเมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๔๒ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐให้สัตยาบันแล้ว ๑๐๔ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม พ.ศ. ๒๕๓๐

<sup>๒๔</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับเมื่อมีสัตยาบันสารครบ ๑๒๒ ฉบับ แต่ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐให้สัตยาบันแล้ว ๓๙ รัฐ ตัวบทนี้จึงยังไม่มีผลใช้บังคับ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๔๐

<sup>๒๕</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับเมื่อมีสัตยาบันสารครบ ๑๒๔ ฉบับ แต่ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐให้สัตยาบันแล้ว ๒๒ รัฐ ตัวบทนี้จึงยังไม่มีผลใช้บังคับ ประเทศไทยยังมิได้ให้สัตยาบันตัวบทนี้





## "การตราพระราชบัญญัติของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ"

"พระมหากษัตริย์ทรงตราพระราชบัญญัติโดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติจะเสนอได้ก็แต่โดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติร่วมกันจำนวนไม่น้อยกว่า ยี่สิบห้าคน หรือคณะรัฐมนตรี หรือสภาปฏิรูปแห่งชาติตามมาตรา ๓๑ วรคสอง แต่ร่างพระราชบัญญัติ เกี่ยวด้วยการเงินจะเสนอได้ก็แต่โดยคณะรัฐมนตรี

ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินตามวรรคสอง หมายความว่าร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการ ตั้งขึ้น ยกเลิก ลด เปลี่ยนแปลง แก้ไข ผ่อน หรือวางระเบียบการบังคับอันเกี่ยวกับภาษีหรืออากร การจัดสรร รับ รักษา หรือจ่ายเงินแผ่นดิน หรือการโอนงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน การกู้เงิน การค้ำประกัน หรือการใช้จ่ายเงินกู้ หรือการดำเนินการที่ผูกพันทรัพย์สินของรัฐ หรือเงินตรา

ในกรณีเป็นที่สงสัยว่าร่างพระราชบัญญัติที่เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นร่างพระราชบัญญัติ เกี่ยวกับการเงินหรือไม่ ให้ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นผู้วินิจฉัย

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติหรือสภาปฏิรูปแห่งชาตินั้น คณะรัฐมนตรีอาจขอรับไปพิจารณา ก่อนสภานิติบัญญัติแห่งชาติจะรับหลักการก็ได้

การตราพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญให้กระทำโดยวิธีการที่บัญญัติไว้ในมาตรา นี้ แต่การเสนอร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ให้กระทำโดยคณะรัฐมนตรีหรือผู้รักษาการตาม พระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้น"

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗, มาตรา ๑๔)

พิมพ์ที่ สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๔๖๑, ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑, ๐ ๒๘๓๑ ๔๔๗๑-๒, ๐ ๒๘๓๑ ๔๔๗๖