



รายงานผลการศึกษา

เรื่อง

ผู้บริโภคร้องเรียนขอความเป็นธรรม
กรณีการบินไทยยกเลิกเที่ยวบินเนื่องจากการชุมนุม
ทางการเมืองและการปิดสนามบินสุวรรณภูมิ

โดย

คณะกรรมการสิทธิมนุษยชน
สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา

สำนักกรรมการ ๓

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



LIPT



(สำเนา)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมาธิการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค โทร. ๙๒๓๑ - ๒

ที่ สว (กมธ๓) ๐๐๑๙/ร ๒๕ วันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ผู้บริโภคร้องเรียนขอความเป็นธรรมกรณีการบินไทยยกเลิกเที่ยวบิน เนื่องจากการชุมนุมทางการเมืองและการปิดสนามบินสุวรรณภูมิ

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

ด้วย ในคราวประชุมวุฒิสภาครั้งที่ ๘/๒๕๕๑ (สมัยสามัญทั่วไป) วันศุกร์ที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๑ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมาธิการสามัญประจำสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๗๗ วรรคสอง (๒๒) กำหนดให้คณะกรรมาธิการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพ และการคุ้มครองผู้บริโภค เป็นคณะกรรมาธิการสามัญประจำสภาคณะหนึ่ง มีอำนาจหน้าที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณาสอบสวนหรือศึกษาเรื่องใดๆ ที่เกี่ยวกับการส่งเสริมความร่วมมือและการประสานงานระหว่างหน่วยงานราชการ องค์กรเอกชนและองค์กรในด้านสิทธิมนุษยชน ติดตาม ตรวจสอบการกระทำอันเป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพ การคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งคณะกรรมาธิการคณะนี้ ปัจจุบันประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------------|--|
| ๑. นายสมชาย แสวงการ | ประธานคณะกรรมาธิการฯ |
| ๒. นายมณฑิร บัญตัน | รองประธานคณะกรรมาธิการฯ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายตวง อันทะไชย | รองประธานคณะกรรมาธิการฯ คนที่สอง |
| ๔. นายแหว่อราแม มะมิงจิ | รองประธานคณะกรรมาธิการฯ คนที่สาม |
| ๕. นายประสาร มฤคพิทักษ์ | ที่ปรึกษาประธานคณะกรรมาธิการฯ คนที่หนึ่ง |
| ๖. นายจำนงค์ สวมประจำ | ที่ปรึกษาประธานคณะกรรมาธิการฯ คนที่สอง |
| ๗. นายอนุศักดิ์ คงมาลัย | โฆษกคณะกรรมาธิการฯ |
| ๘. นายวรวิทย์ บารู | กรรมาธิการฯ |
| ๙. นายไพบุลย์ ชำศิริพงษ์ | กรรมาธิการฯ |
| ๑๐. นายวรินทร์ เทียมจรัส | กรรมาธิการฯ |
| ๑๑. พลอากาศเอก วีรวิท คงศักดิ์ | เลขานุการคณะกรรมาธิการฯ |

ในการปฏิบัติภารกิจตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมาธิการฯ ดังกล่าว คณะกรรมาธิการฯ ได้พิจารณาเห็นสมควรให้มีการพิจารณาศึกษาเรื่อง ผู้บริโภคร้องเรียนขอความเป็นธรรมกรณีการบินไทยยกเลิกเที่ยวบิน เนื่องจากการชุมนุมทางการเมืองและการปิดสนามบินสุวรรณภูมิ บัดนี้ คณะกรรมาธิการฯ ได้พิจารณาจัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาเสร็จเรียบร้อยแล้ว



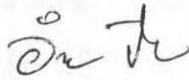
LIERT

/จึงกราบเรียนมา...

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอรายงานของคณะกรรมการฯ ต่อที่ประชุมวุฒิสภา
เพื่อพิจารณาต่อไป

(ลงชื่อ) สมชาย แสวงการ
(นายสมชาย แสวงการ)
ประธานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพ
และการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา

สำเนาถูกต้อง



(นางอำพรณีย์ ปินดาวงศ์)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนฯ
สำนักกรรมการ ๓

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
สำนักกรรมการ ๓
โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๓๑-๒
โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๗๒๐๖



รายงานการพิจารณาศึกษา

ของ

คณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา
เรื่อง ผู้บริโภคร้องเรียนขอความเป็นธรรมกรณีการบินไทยยกเลิกเที่ยวบิน
เนื่องจากการชุมนุมทางการเมืองและการปิดสนามบินสุวรรณภูมิ

ตามที่ ที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๘ (สมัยสามัญทั่วไป) วันศุกร์ที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๑ ได้มีมติตั้งคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค เป็นคณะกรรมการสามัญประจำสภาตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๗๗ วรรคสอง (๒๒) ให้มีอำนาจหน้าที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณาสอบสวน หรือศึกษาเรื่องใดๆ ที่เกี่ยวกับการส่งเสริมความร่วมมือและการประสานงานระหว่างหน่วยราชการ องค์กรเอกชนและองค์กรในด้านสิทธิมนุษยชน ติดตาม ตรวจสอบการกระทำหรือละเว้นการกระทำอันเป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพ การคุ้มครองผู้บริโภค ปัญหาความเดือดร้อนของผู้บริโภค และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

บัดนี้ คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาศึกษา เรื่อง ผู้บริโภคร้องเรียนขอความเป็นธรรมกรณีการบินไทยยกเลิกเที่ยวบิน เนื่องจากการชุมนุมทางการเมืองและการปิดสนามบินสุวรรณภูมิเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาต่อวุฒิสภา ตามนัยแห่งข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา ข้อ ๘๕ ซึ่งปรากฏผลดังนี้

๑. วิธีการพิจารณาศึกษา

การดำเนินงานของคณะกรรมการฯ

๑.๑ คณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา ได้รับเรื่องร้องเรียนจาก นางสาวชฎาดานันท์พานิชสกุล ได้ร้องเรียนขอความเป็นธรรมให้คณะกรรมการฯ ดำเนินการตรวจสอบเพื่อหาผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับผู้ร้องเรียนกรณี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ทำการบินตามวันเวลาที่กำหนด ส่งผลให้ผู้ร้องเรียนและบุตรสาวไม่สามารถเดินทางไปต่างประเทศเพื่อประกอบกิจการ โดยเหตุเกิดเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ต่อเนื่องมาจนถึงวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีมติมอบหมายให้คณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ในคณะกรรมการฯ เป็นผู้พิจารณาศึกษาซึ่งคณะอนุกรรมการฯ ประกอบด้วย

๑. นายดวง อันทะไชย
๒. นายอนุศักดิ์ คงมาลัย
๓. นายแพทย์ สมบูรณ์ ทศบวร
๔. นางอัญชลี จำรัสสุทธิรงค์
๕. พลตำรวจโท ทวีศักดิ์ ตู้อินดา
๖. นายชัยรัตน์ แสงอรุณ

ประธานคณะอนุกรรมการ
รองประธานคณะอนุกรรมการ
อนุกรรมการ
อนุกรรมการ
อนุกรรมการ
อนุกรรมการ



๗. นายต่อพงศ์ เสลานนท์	อนุกรรมการ
๘. นายประภัทร์ ศรีสัมพันธ์	อนุกรรมการ
๙. รศ.ดร. สถาพร เขียววิมล	อนุกรรมการ
๑๐. นายปริญญา เทศบรรทัด	อนุกรรมการ
๑๑. นายสมชาย แสวงการ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๒. นางสาวสารี อ๋องสมหวัง	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๓. นายอภิชาติ จีระพันธ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๔. นางสาวสายรุ้ง ทองปลอน	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๕. รศ.ดร. วิทยา กุลสมบูรณ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๖. นายธงชัย เทศสิงห์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๗. นายยงพันธ์ พันธุ์ดงยาง	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑๘. นายถนอมเกียรติ ผจงศิลป์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ

๑.๓ คณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ในคณะกรรมการฯ ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการควบคุมและดูแลรับผิดชอบเหตุการณ์ดังกล่าวเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูลข้อเท็จจริงแก่คณะอนุกรรมการฯ ดังนี้

- ๑) ผู้แทนจากผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ
 - นายจรัสศักดิ์ มุทิตานนท์ หัวหน้าสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ
- ๒) ผู้แทนจากกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑
 - พลตำรวจตรี ปิยะ สอนตระกูล รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑
- ๓) ผู้แทนจากตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ
 - พันตำรวจเอก ภาวัต พรหมมะกฤต รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ
- ๔) ผู้แทนจากสถานีตำรวจภูธรราชาเทวะ
 - พันตำรวจโท อรรถพล อนุสิทธิ์ รองผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรราชาเทวะ
- ๕) ผู้แทนจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
 - พลตำรวจตรี พงศ์เดช ไชยประวิจน์ ผู้บังคับการกองบังคับการตรวจคนเข้าเมืองท่าอากาศยานแห่งชาติ
- ๖) ผู้แทนจากกรมขนส่งทางอากาศ
 - นายจ่านงค์ สารอักษร ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ
 - นางสาวสร้อยลนุช สติระเจริญทรัพย์ นิติกรชำนาญการ



(ค)

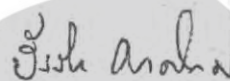
- นางสาวพิมพ์ทิพย์ กาญจนภรณ์ นิติกรชำนาญการ
- นางสาวเปลวเทียน อุตระชัย นิติกรปฏิบัติการ
- ๗) ผู้แทนจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
 - นายตัน โลหารชุน หัวหน้ากองฝ่ายประชาสัมพันธ์
- ๘) ผู้แทนจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 - นายสุทัศน์ ฉิมจโรจน์ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ
เขตการบิน
 - นายเทวัญ สาระพัค ผู้อำนวยการส่วนบริหารการบิน
 - นายศักดิ์ศิลป์ เปรมมาสวัสดิ์ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการพิเศษ ๗
 - นายสิทธิศักดิ์ การะกาล เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ๔
- ๙) ผู้แทนจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
 - นายประกิต สุวรรณโกคิน รองผู้อำนวยการใหญ่
- ๑๐) ผู้แทนจากคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน
 - ว่าที่ร้อยตรีหญิง โสภิณ แดงเทศ ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
ดำเนินงานธุรกิจการบิน

๑.๒ คณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ในคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวข้องจากเอกสารทางวิชาการ เอกสารจากหน่วยงานราชการ กฎหมาย และข่าวที่เกี่ยวข้อง

๒. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา ขอเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง ผู้บริโภคร้องเรียนขอความเป็นธรรมกรณีการบินไทย ยกเลิกเที่ยวบิน เนื่องจากการชุมนุมทางการเมืองและการปิดสนามบินสุวรรณภูมิ พร้อมทั้งข้อสรุปของคณะกรรมการฯ ตามรายงานท้ายนี้ เพื่อให้วุฒิสภาได้โปรดพิจารณา หากวุฒิสภาให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณา รวมทั้งข้อสรุปของคณะกรรมการฯ แล้ว ขอได้โปรดแจ้งไปยังรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

พลอากาศเอก



(วีรวิท คงศักดิ์)

เลขานุการคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน
สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา



LIRT

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	(๑) – (๔)
บทที่ ๑ : บทนำ	๑
* ความเป็นมา	๑
* วัตถุประสงค์ในการพิจารณาศึกษา	๒
* กรอบการพิจารณาศึกษา	๒
* วิธีการพิจารณาศึกษา	๓
บทที่ ๒ : ผลการพิจารณาศึกษาของคณะอนุกรรมการฯ	๖
* ข้อเท็จจริงจากการชี้แจงของผู้เกี่ยวข้องและเอกสาร	๖
บทที่ ๓ : ข้อเสนอแนะและข้อสังเกตของคณะอนุกรรมการฯ	๑๗
* ข้อเสนอแนะและข้อสังเกตของคณะอนุกรรมการฯ	๑๗
แหล่งที่มาของข้อมูล	
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก หนังสือร้องเรียนของ นางสาวชานดา นันทะพานิชสกุล	
ภาคผนวก ข หนังสือประกอบการชี้แจงของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เรื่อง ข้อมูลข้อเท็จจริงเรื่องร้องเรียนขอความเป็นธรรมคดีใช้ค่าเสียหาย นางสาวชานดา นันทะพานิชสกุล	
ภาคผนวก ค อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการ เกี่ยวกับการ รับขนระหว่างประเทศทางอากาศ” ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอเมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๒	
ภาคผนวก ง พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พุทธศักราช ๒๕๒๒	
ภาคผนวก จ ประกาศผู้ทำงานในอากาศ ออกโดย ดอนเมือง NOTAM office (สำนักงานแถลงข่าว การบินและประกาศนักบินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด)	
ภาคผนวก ฉ หนังสือชี้แจงจาก บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไปยังบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ ทสภ. ๑/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑	
ภาคผนวก ช หนังสือชี้แจงจาก รองปลัดกระทรวงคมนาคม (อดีตอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ ในขณะที่เกิดเหตุการณ์) ชี้แจงข้อเท็จจริงกรณีมีคำสั่งระงับการให้บริการ ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ คค ๐๒๐๖/๑๕๕๖ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๒	
ภาคผนวก ซ หนังสือชี้แจงจาก ผู้อำนวยการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ ทอท. ๒๒๖๖/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๒	



LIART

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

คณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา ได้รับเรื่องร้องเรียนจาก นางสาวชานดา นันทพานิชสกุล ได้ร้องเรียนขอความเป็นธรรม ให้ช่วยตรวจสอบเพื่อหาผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายที่เกิดกับผู้ร้องในกรณีของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ทำการบินตามวันเวลาที่กำหนด ส่งผลให้ผู้ร้องเรียนและบุตรสาวไม่สามารถเดินทางไปต่างประเทศเพื่อประกอบกิจการเหตุเกิดเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ต่อเนื่องมาจนถึงวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ทั้งนี้ ผู้ร้องได้ทำหนังสือร้องเรียนไปยังบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แต่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อ้างว่าจะรับผิดชอบเฉพาะค่าตัวเครื่องบิน แต่ไม่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่นที่ทางผู้ร้องเรียนได้ชำระไปแล้วล่วงหน้า

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมพิจารณากรณีดังกล่าวและเห็นว่าเหตุการณ์ดังกล่าวอาจเข้าข่ายการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค และเป็นสิทธิของผู้บริโภคที่จะร้องเรียนเพื่อให้ได้รับการแก้ไขเยียวยาความเสียหายตามมาตรา ๖๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ และตามมาตรา ๔ (๔) แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. ๒๕๒๒ นอกจากนี้แล้วการที่เครื่องบินบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ยอมทำการบินในวันดังกล่าว นั้น มิได้ส่งผลกระทบต่อผู้ร้องเรียนและบุตรสาวของผู้ร้องเรียนเท่านั้น แต่ส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารเครื่องบินลำดังกล่าวทั้งหมด อีกทั้งรายละเอียดของเหตุการณ์ดังกล่าวอาจมีความสัมพันธ์กับการสั่งระงับการให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งผลของการพิจารณาศึกษาในกรณีดังกล่าว อาจนำไปสู่ความชัดเจนว่าหน่วยงานใดหรือองค์กรใดควรที่จะเป็นผู้รับผิดชอบต่อการสั่งระงับการให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ คณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา จึงได้มีมติให้รับเรื่องดังกล่าวมาดำเนินการพิจารณาศึกษา และได้มอบให้คณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ในคณะกรรมการฯ เป็นผู้รับผิดชอบพิจารณาศึกษาในรายละเอียด และให้คณะอนุกรรมการฯ นำเสนอต่อคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

โดยการดำเนินการของคณะอนุกรรมการฯ ประกอบด้วย ๑) พิจารณาศึกษาจากหนังสือร้องเรียนและคำชี้แจงของผู้ร้องเรียน ๒) เชิญเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลและชี้แจงข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น ๓) พิจารณาศึกษาจากเอกสารประกอบการชี้แจง และกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรณีดังกล่าว

ข้อสรุปของคณะอนุกรรมการฯ

๑. ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ออกประกาศหยุดให้บริการชั่วคราวที่สนามบินสุวรรณภูมิตั้งแต่วันที่ ๒๑.๐๐ นาฬิกา ของคืนวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๑ การประกาศดังกล่าวได้มีการประกาศก่อนที่จะมีประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรโดยการออก “ประกาศผู้ทำงานในอากาศ” หรือ “ข่าวประกาศนักบิน” (Notice to Airmen : NOTAM C6469/08) ในเวลา ๒๓.๑๐ นาฬิกา คืนวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ (เวลาประเทศไทย) เพื่อแจ้งให้ทราบว่า “ห้องโถงสำหรับผู้โดยสารขาออกไม่สามารถใช้งานสำหรับเที่ยวบินขาออกได้” (DEPARTURE HALL NOT AVBL FOR DEPARTURE FLIGHT ONLY) ประกาศฉบับดังกล่าวให้มีผลบังคับใช้เริ่มเวลา ๒๓.๓๐ นาฬิกา

ในขณะที่มีการประกาศดังกล่าวและให้มีผลในเวลา ๒๓.๓๐ นาฬิกา นั้น ได้มีผู้โดยสารจำนวนหนึ่งผ่านการออกบัตรที่นั่งผู้โดยสาร (Check in) และผ่านการตรวจหนังสือเดินทางเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

และอยู่ในส่วนของบริเวณการเตรียมเดินทางของผู้โดยสารที่จะขึ้นเครื่อง (Airside) แล้ว ซึ่งพร้อมจะเดินทางก่อนเวลา ๐๔.๓๕ นาฬิกา ของเช้าวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ อันเป็นเวลาที่ได้ประกาศระงับการให้บริการทั้งหมดคือทั้งเที่ยวบินขาออกและขาเข้า “ประกาศผู้ทำงานในอากาศ” (Notice to Airmen : NOTAM C6473/08)

นายเทวัญ สารพัด ผู้อำนวยการส่วนบริหารการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า “ผู้ร้องเรียนมีกำหนดการเดินทางเที่ยวบินที่ TG ๙๑๐ กรุงเทพฯ – ลอนดอน (TG 910 Bangkok – London) เวลา ๐๐.๑๕ นาฬิกา ในวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ซึ่งผู้ร้องเรียนจะต้องเช็คอินก่อนเป็นเวลา ๓ ชั่วโมง และผู้ร้องเรียนนั้นได้ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองไปแล้วเมื่อเวลา ๒๓.๓๐ นาฬิกา ฉะนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทการบินไทยที่จะต้องรับผู้โดยสารที่จะเดินทางไปต่างประเทศในส่วนที่ผู้ร้องเรียนได้ชี้แจงว่าสายการบิน Qantas / British Airway ทำการบินในช่วงเวลาดังกล่าวได้นั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ทอท.) ไม่ทราบว่าจะด้วยสาเหตุใดการบินไทยจึงไม่ทำการบิน ซึ่งขณะนั้นการบินไทยสามารถทำการบินได้”

คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นว่า เพื่อพิจารณาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นอันนำไปสู่ความล่าช้าต่อการขนส่งผู้โดยสาร ตามนัยแห่งอนุสัญญาออร์ซอ ประกอบกับความเห็นของผู้บริหารส่วนบริหารการบิน ผู้ให้บริการเครื่องบินคือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงควรเป็นผู้รับผิดชอบ

๒. จากคำชี้แจงของตัวแทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต่อคณะอนุกรรมการฯ และเอกสารคำชี้แจงของผู้บริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีไปยังบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ความว่า การสั่งระงับการให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิเป็นมติของที่ประชุมซึ่งประกอบด้วยผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) และผู้แทนส่วนราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้แทนจากคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน (Airline Operators Committee : AOC) (เอกสารคำชี้แจง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต่อบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)) ซึ่งที่ประชุมเห็นพ้องต้องกันว่า สถานการณ์เช่นนี้เสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัยต่ออากาศยานผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงจำเป็นต้องระงับการให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมด (ภาคผนวก จ.) แต่ทั้งนี้ ชัดต่อคำให้การของหัวหน้าสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการที่ได้ให้ข้อมูลว่า ในเรื่องการปิดสนามบินนั้น ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการไม่ได้มีส่วนที่เกี่ยวข้อง

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช ๒๔๙๗ นั้น ได้ระบุว่าการสั่งระงับการดำเนินงานของสนามบินเป็นอำนาจของอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศมิได้อยู่ในที่ประชุมในวันดังกล่าว หน่วยงานที่อยู่ในที่ประชุมมิได้มีอำนาจในการสั่งระงับการดำเนินงานของสนามบินและจากคำชี้แจงของอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศในขณะนั้น (นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ) พบว่า ได้มีการประสานทางโทรศัพท์จากผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อขอให้อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศสั่งระงับการให้บริการสนามบิน แต่อธิบดีฯ เห็นว่าสถานการณ์ยังไม่รุนแรงถึงขั้นที่จะต้องระงับการให้บริการสนามบิน แม้จะมีสมาชิกของกลุ่มผู้ประท้วงเดินพลุกพล่านในบริเวณโรงตรวจบัตรโดยสาร แต่ก็ยังเป็นบริเวณสาธารณะ (Public Area) ที่ทุกคนมีสิทธิเข้าถึงได้ อธิบดีฯ จึงมิได้เห็นด้วยและมิได้สั่งให้ระงับการให้บริการของสนามบินสุวรรณภูมิแต่อย่างใด (ร้อยตรีหญิง โสภิตา แดงเทศ ที่ปรึกษาคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน ให้ข้อมูลต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๒)

คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นว่า การสั่งงดการให้บริการภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในขณะนั้น เป็นการออกคำสั่งที่มีความเหมาะสมหรือมีความสมเหตุสมผลที่จะสนับสนุนสำหรับการออกคำสั่งนั้นหรือไม่ ซึ่งจะต้องทำการศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ทั้งในข้อกฎหมายและข้อเท็จจริงต่อไป

๓. ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ออกประกาศหยุดให้บริการชั่วคราวที่สนามบินสุวรรณภูมิตั้งแต่วันที่ ๒๑.๐๐ นาฬิกา ของคืนวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๑ โดยให้เหตุผลว่า เนื่องจากขณะนี้กลุ่มพันธมิตรได้เดินทางมาชุมนุมบริเวณด้านหน้าอาคารผู้โดยสารแล้ว แม้ว่าจะได้มีการเจรจาขอร้องแล้วก็ตาม แต่กลุ่มพันธมิตรยังยืนยันที่จะเคลื่อนขบวนเข้าปิดล้อมอาคารผู้โดยสาร ตนจึงจำเป็นต้องหยุดให้บริการเที่ยวบินและปิดการเข้า – ออกอาคารผู้โดยสารชั่วคราวจนกว่าเหตุการณ์จะเข้าสู่ภาวะปกติ การประกาศดังกล่าวได้มีการประกาศก่อนที่จะมีประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรโดยการออก “ประกาศผู้ทำงานในอากาศ” หรือ “ข่าวประกาศนักบิน” (Notice to Airmen : NOTAM 6469/08) ในเวลา ๒๓.๑๐ นาฬิกา คืนวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ (เวลาประเทศไทย) เพื่อแจ้งให้ทราบว่า “ห้องโถงสำหรับผู้โดยสารขาออกไม่สามารถใช้งานสำหรับเที่ยวบินขาออกได้” (DEPARTURE HALL NOT AVBL FOR DEPARTURE FLIGHT ONLY) ประกาศฉบับดังกล่าวให้มีผลบังคับใช้เริ่มเวลา ๒๓.๓๐ นาฬิกา

คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นว่า การกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดความสับสนแก่เจ้าหน้าที่ผู้ที่จะขึ้นปฏิบัติงาน เพราะในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นเวลาที่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในผลิตภัณฑ์กำลังเดินทางมายังสนามบินสุวรรณภูมิเพื่อปฏิบัติงาน การประกาศดังกล่าวทำให้เจ้าหน้าที่บางส่วนเดินทางกลับบ้านหรือที่พัก ละทิ้งไม่มาปฏิบัติงานตามหน้าที่ เช่น เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ขนถ่ายกระเป๋าสัมภาระ ฯลฯ บางเที่ยวบินที่บินออกไปไม่มีการตรวจสัมภาระ (คำชี้แจงของว่าที่ร้อยตรีหญิง โสภณ แดงเทศ)

๔. ตามเอกสารที่การทำอากาศยานสุวรรณภูมิได้มีไปยังบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และได้ชี้แจงประเด็นมาตรการรักษาความปลอดภัยของการทำอากาศยานสุวรรณภูมิว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานของภาคผนวกที่ ๑๗ ของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Annex 17 to Convention on International Aviation) ซึ่งเป็นมาตรฐานปฏิบัติสากลในเรื่องการรักษาความปลอดภัยนั้น

คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นว่า แม้ว่ามาตรฐานปฏิบัติดังกล่าวจะกล่าวถึงความรับผิดชอบของรัฐหรือประเทศผู้ลงนาม (Contracting State) เป็นหลักในทุก ๆ เรื่อง แต่บริษัท การทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งแปรรูปมาจาก “การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย” ในอดีตก็ยังคงต้องรับผิดชอบเป็นหน่วยงานหลักที่จะต้องปฏิบัติภารกิจในการประสานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดมาตรฐานการปฏิบัติด้านความปลอดภัย นำเสนอต่อรัฐบาลถึงผลการปฏิบัติด้านความปลอดภัยเพื่อช่วยสั่งการหรือสนับสนุนในด้านต่างๆ ติดตามผลการปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัย ฯลฯ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลดังที่ปรากฏในภาคผนวกที่ ๑๗ ดังกล่าวข้างต้น อาทิในภาคผนวกที่ ๑๗ ข้อ ๓.๕ การควบคุมคุณภาพ (Quality Control)



LIRT

“3.4.1 Each Contracting State shall ensure that the persons implementing security controls are subject to background checks and selection procedures.

3.4.2 Each Contracting State shall ensure that the persons implementing security controls poses all competencies required to perform their duties and are appropriate records are maintained up to date. Relevant standards of performance shall be established and initial and periodic assessments shall be introduced to maintain those standards”

บริษัทการทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ควรที่จะปิดความรับผิดชอบดังกล่าว โดยการชี้แจงแต่เพียงว่ามาตรการที่จัดทำตามภาคผนวกที่ ๑๗ ข้างต้นนั้น “เป็นมาตรการในการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security) รวมทั้งการป้องกันการลักขโมย หรือ ก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการบินต่างๆ ในภาวะปกติเท่านั้น”

๕. คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นว่า เจ้าหน้าที่ที่มาชี้แจงแก่คณะอนุกรรมการฯ ไม่ได้ให้ข้อเท็จจริงที่ชัดเจนในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีได้เป็นผู้อยู่ในเหตุการณ์ที่สามารถให้รายละเอียดอันจะเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาของคณะอนุกรรมการฯ



ความเป็นมา

ในช่วงปลายปี ๒๕๕๑ ได้เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานคร กลุ่มที่เรียกตนเองว่า “พันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย” ซึ่งปฏิเสธไม่ยอมรับการบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาลในขณะนั้นที่มีนายสมคิด สุนทรเวช เป็นนายกรัฐมนตรี และต่อเนืองมายังรัฐบาลต่อมาที่มีนายสมชาย วงศ์สวัสดิ์เป็นนายกรัฐมนตรี

“พันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย” ได้ดำเนินกิจกรรมหลายรูปแบบเพื่อขับไล่รัฐบาลทั้งสองชุด เช่น การรวมกลุ่มเดินขบวนประท้วงไปยังสถานที่ต่าง ๆ จนไปถึงการบุกยึดทำเนียบรัฐบาล การเคลื่อนพลไปชุมนุมประท้วงที่สนามบึงสุวรรณภูมิและสนามบึงดอนเมืองในวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ และนำไปสู่การระงับการให้บริการสนามบึงชั่วคราวทั้งสองแห่ง

การระงับการให้บริการสนามบึงทั้งสองแห่งนั้น นอกจากจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ที่จะโดยสารเครื่องบินแล้ว ยังได้นำมาซึ่งความสูญเสียอย่างมากทั้งในทางเศรษฐกิจและชื่อเสียงของประเทศไทย ทั้งในเรื่องของการส่งสินค้าออกและในเรื่องของการท่องเที่ยว^๑ แต่ไม่ปรากฏว่ามีหน่วยงานหรือองค์กรใดที่แสดงความรับผิดชอบต่อเหตุการณ์ระงับการให้บริการสนามบึงสุวรรณภูมิ

จากเหตุการณ์ดังกล่าว นางสุชาดา นันทพานิชสกุล ได้ร้องเรียนขอความเป็นธรรมมายังคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา ให้ช่วยตรวจสอบเพื่อหาผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายที่เกิดกับผู้ร้องในกรณีของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ทำการบินตามวันเวลาที่กำหนด ส่งผลให้ผู้ร้องเรียนและบุตรสาวไม่สามารถเดินทางไปต่างประเทศเพื่อประกอบกิจการเหตุเกิดเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ต่อเนืองมายังวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ดังสำเนาหนังสือแนบท้ายรายงานฉบับนี้ (ภาคผนวก ก) ทั้งนี้ ผู้ร้องได้ทำหนังสือร้องเรียนไปยังบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) แต่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อ้างว่าจะรับผิดชอบเฉพาะค่าตัวเครื่องบิน แต่ไม่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายอื่นที่ทางผู้ร้องเรียนได้ชำระไปแล้วล่วงหน้า

คณะกรรมการฯ ได้ประชุมพิจารณากรณีดังกล่าวและเห็นว่าเหตุการณ์ดังกล่าวอาจเข้าข่ายการละเมิดสิทธิของผู้บริโภค และเป็นสิทธิของผู้บริโภคที่จะร้องเรียนเพื่อให้ได้รับการแก้ไขเยียวยาความเสียหายตามมาตรา ๖๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐^๒ และตามมาตรา ๕ (๔)

^๑ “ปิดสนามบินสุวรรณภูมิ” ฮาราศีร์ “เศรษฐกิจไทยทึนาศ” : สกู๊ปเศรษฐกิจ หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๑

^๒ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๖๑ : สิทธิของบุคคลซึ่งเป็นผู้บริโภคย่อมได้รับความคุ้มครองในการได้รับข้อมูลที่เป็นความจริง และมีสิทธิร้องเรียนเพื่อให้ได้รับการแก้ไขเยียวยาความเสียหาย รวมทั้งมีสิทธิรวมตัวกันเพื่อพิทักษ์สิทธิของผู้บริโภค ฯลฯ



แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. ๒๕๒๒^๓ นอกจากนี้แล้วการที่เครื่องบินบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ยอมทำการบินในวันดังกล่าว นั้น มิได้ส่งผลกระทบต่อเฉพาะแก่ ผู้ร้องเรียนและบุตรสาวของผู้ร้องเรียนเท่านั้น แต่ส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารเครื่องบินลำดังกล่าวทั้งหมด อีกทั้งรายละเอียดของเหตุการณ์ดังกล่าวอาจมีความสัมพันธ์กับการสั่งระงับการให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งผลของการพิจารณาศึกษาในกรณีดังกล่าว อาจนำไปสู่ความชัดเจนว่าหน่วยงานใดหรือองค์กรใดควรที่จะเป็นผู้รับผิดชอบต่อเหตุการณ์การสั่งระงับการให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ คณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา จึงได้มีมติให้รับเรื่องดังกล่าวมาดำเนินการพิจารณาศึกษา และได้มอบให้คณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ในคณะกรรมการฯ เป็นผู้รับผิดชอบพิจารณาศึกษา ในรายละเอียด และให้คณะอนุกรรมการฯ นำเสนอต่อคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป

วัตถุประสงค์ในการพิจารณาศึกษา

๑) เพื่อศึกษาถึงขอบเขตความรับผิดชอบของหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องในกรณีที่ไม่สามารถนำพาผู้โดยสารไปยังปลายทางตามที่ได้กำหนด เฉพาะอย่างยิ่งเมื่อผู้โดยสารได้มีการชำระเงินล่วงหน้าแก่ผู้ให้บริการซึ่งไม่ได้อยู่ภายใต้การบังคับของกฎหมายแห่งราชอาณาจักรไทย

๒) เพื่อศึกษารายละเอียดของเหตุการณ์การชุมนุมประท้วงของกลุ่มผู้ประท้วงที่สนามบินสุวรรณภูมิว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการตัดสินใจในการดำเนินการและการสั่งการที่เหมาะสมมากน้อยเพียงใด โดยเฉพาะการตัดสินใจของผู้มีอำนาจสั่งการระงับการให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิอันนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งทางด้านการค้าระหว่างประเทศ ด้านการท่องเที่ยว และชื่อเสียงความน่าเชื่อถือของประเทศไทย

๓) รวบรวมประเด็นจากการพิจารณาศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลเพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน และพิจารณาลงโทษทางวินัยต่อหน่วยงานภายใต้กำกับและบุคคลผู้เกี่ยวข้องที่ได้มีการดำเนินการ และการตัดสินใจสั่งการที่ไม่เหมาะสม อันนำมาซึ่งความสูญเสียดังกล่าวข้างต้น

^๓ มาตรา ๔ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. ๒๕๒๒ : ผู้บริโภคมีสิทธิได้รับความคุ้มครองดังต่อไปนี้

(๑) สิทธิที่จะได้รับข่าวสารรวมทั้งคำพรรณนาคุณภาพที่ถูกต้องและเพียงพอเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ

(๒) สิทธิที่จะมีอิสระในการเลือกหาสินค้าหรือบริการ

(๓) สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าหรือบริการ

(๓ ทวิ) + สิทธิที่จะได้รับความเป็นธรรมในการทำสัญญา

(๔) สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและชดเชยความเสียหายทั้งนี้ ตามที่กฎหมายว่าด้วยกรณีนั้นๆ หรือพระราชบัญญัตินี้บัญญัติไว้



กรอบการพิจารณาศึกษา

การพิจารณาศึกษาในเรื่องนี้คณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค โดยคณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ได้วางกรอบการศึกษาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ นับแต่เริ่มเกิดเหตุการณ์คือในช่วงค่ำของวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ต่อเนื่องถึงเช้าของวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ซึ่งได้มีการระงับการให้บริการในทุกส่วนของสนามบินสุวรรณภูมิ

วิธีการพิจารณาศึกษา

๑) การประชุมเพื่อรับฟังข้อมูลข้อเท็จจริงจากผู้ร้องเรียน รวมทั้งการเชิญหน่วยงานภาครัฐและเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ มาชี้แจงรายละเอียดข้อมูลข้อเท็จจริง และแสดงความคิดเห็นเพื่อประกอบเป็นแนวทางในการพิจารณา

คณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ในคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนฯ ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณากรณีดังกล่าว โดยมีประเด็นที่พิจารณาในการประชุมดังนี้

ครั้งที่ ๑ วันพฤหัสบดีที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๒ เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา ณ อาคารรัฐสภา ๒
พิจารณารับทราบข้อร้องเรียนโดยวาจาและซักถามข้อมูลรายละเอียดจากผู้ร้องเรียน โดยเชิญ นางสุชาดา นันทะพานิชสกุล ผู้โดยสารเครื่องบินบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เที่ยวบินที่ ๙๑๐ กรุงเทพฯ – ลอนดอน (TG 910 Bangkok – London) ในฐานะผู้ร้องเรียน เข้าร่วมชี้แจงต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการฯ

ครั้งที่ ๒ วันอังคารที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๒ เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา ณ อาคารรัฐสภา ๒
คณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคฯ ได้เชิญหน่วยงานที่ถูกร้องเรียนคือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อให้ข้อมูลแก่คณะอนุกรรมการฯ โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ส่งตัวแทนคือ นายตัน โลหารชุน หัวหน้ากองบริการลูกค้าสัมพันธ์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เข้าร่วมชี้แจง

ครั้งที่ ๓ วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒ เวลา ๐๙.๕๐ นาฬิกา ณ อาคารรัฐสภา ๒
คณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคฯ ได้เชิญตัวแทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลได้แก่

- | | |
|--------------------------------|--|
| ๑. พันตำรวจเอก ภวัต พรหมมะกฤต | รองผู้บังคับการสถานีตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ |
| ๒. พันตำรวจโท อรรถพล อนุสิทธิ์ | รองผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรราชาเทวะ |
| ๓. นายจิรศักดิ์ มุทิตานนท์ | หัวหน้าสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ |
| ๔. นายสุทัศน์ ฉิมจโรจน์ | ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) |
| ๕. นายเทวัญ สารพัด | ผู้อำนวยการส่วนบริหารการบิน (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) |
| ๖. นายศักดิ์ศิลป์ เปรมาสวัสดิ์ | เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการพิเศษ ๗ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) |
| ๗. นายสิทธิศักดิ์ ภาระกาล | เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ๔ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) |



LIART

- พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ (ภาคผนวก ง)
- ประกาศผู้ทำงานในอากาศ ออกโดย ดอนเมือง NOTAM office (สำนักงานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) (ภาคผนวก จ)
- หนังสือชี้แจงจาก บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไปยังบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ ทสภ. ๑/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑ (ภาคผนวก ฉ)
- หนังสือจากรองปลัดกระทรวงคมนาคม (อดีตอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศในขณะเกิดเหตุการณ์ (ชี้แจงข้อเท็จจริงกรณีมีคำสั่งระงับการให้บริการ ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ คค ๐๒๐๖/๑๔๕๖ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๒ (ภาคผนวก ช)
- หนังสือชี้แจงจาก ผู้อำนวยการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ ทอท. ๒๒๖๖/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๒ (ภาคผนวก ซ)

ส่วนที่ ๑ ข้อเท็จจริงจากการชี้แจงของผู้ที่เกี่ยวข้องและเอกสาร

๑.๑ ข้อเท็จจริงจากการชี้แจงของผู้ร้องเรียน

ด้วยผู้ร้องเรียนและบุตรสาวมีกำหนดที่จะเดินทางร่วมกับบุตรสาวเพื่อไปงานรับปริญญาของบุตรสาว ณ ประเทศอังกฤษโดยมีกำหนดการเดินทางในคืนของวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ เที่ยวบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เที่ยวบินที่ ทีจี ๙๑๐ กรุงเทพฯ – ลอนดอน (TG910 Bangkok – London) ออกเดินทางในเวลา ๐๐.๑๕ นาฬิกา วันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ผู้ร้องเรียนได้เดินทางไปถึงสนามบินสุวรรณภูมิตั้งแต่ช่วงเย็นของวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ และได้ออกบัตรที่นั่งผู้โดยสาร (Check in) เพื่อรับตั๋วโดยสารและตรวจหนังสือเดินทางผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองเรียบร้อยแล้ว เวลา ๒๓.๓๐ นาฬิกา เจ้าหน้าที่การบินไทยได้มาแจ้งให้ทราบว่าผู้บริหารระดับสูงได้มีคำสั่งให้เลื่อนการเดินทางออกไปเป็นเวลา ๐๗.๓๐ นาฬิกา ของเช้าวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ผู้ร้องเรียนจึงขอให้พนักงานการบินไทยโทรติดต่อขอเดินทางโดยสายการบินแควนตัส (Qantas) หรือบริติช แอร์เวย์ (British Airways) แทน ทั้งโทรขอให้อธิบดีกรมขนส่งทางอากาศช่วยด้วย ปรากฏว่า ผู้โดยสารของสายการบินทั้งสองเต็ม

ผู้ร้องเรียนได้ตั้งข้อสงสัยว่า ทำไมเครื่องบินของสายการบินไทยไม่ยอมบิน ในขณะที่เครื่องบินของสายการบินแควนตัส (Qantas) หรือบริติช แอร์เวย์ (British Airways) สามารถบินออกจากสนามบินสุวรรณภูมิได้ทั้งที่มีกำหนดเวลาบินใกล้เคียงกัน

ต่อมาในเวลาเช้า พนักงานของการบินไทยได้แจ้งแก่ผู้โดยสารที่รอคอยอยู่ทั้งหมดว่า เที่ยวบินดังกล่าวงดบิน โดยที่ไม่มีเจ้าหน้าที่คนใดของบริษัทการบินไทยให้เหตุผลที่สมควรได้

ผู้ร้องเรียนเห็นว่าควรที่จะมีผู้รับผิดชอบค่าเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นกับผู้ร้องเรียน ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายไปล่วงหน้าไปแล้ว มีดังนี้

- ค่าเครื่องบินจากลอนดอนไปยังเมืองเอเบอร์ดีน (London – Aberdeen)	=	๓๓๓	ปอนด์
- ค่าตั๋วรถไฟระหว่างเมืองต่าง ๆ รวมทั้งสิ้น	=	๙๙	ปอนด์
- ค่าเครื่องบินจากเอดินเบอระไปยังคาร์ดิฟฟ์ (Edinburgh – Cardiff)	=	๑๒๑.๕๑	ปอนด์
- ค่าที่พักตามเมืองต่าง ๆ รวมทั้งสิ้น	=	๒๓๘	ปอนด์
รวมค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายล่วงหน้าไปแล้วทั้งสิ้น ๗๙๑.๕๑ ปอนด์ x ๕๕.๒๗ บาท	=	๔๒,๙๕๙.๘๒	บาท
ค่าใช้จ่ายในการขอวีซ่าเข้าประเทศอังกฤษ อีก ๒ คน เป็นเงิน	=	๘,๖๐๐	บาท
ค่าตัวเครื่องบินกับการบินไทย 3 ที่นั่ง เป็นเงิน	=	๑๔๓,๙๑๐	บาท
รวมค่าใช้จ่ายครั้งนี้เป็นเงินทั้งสิ้น		๑๙๕,๔๕๙.๘๒	บาท



ผู้ร้องเรียนขอให้คณะกรรมการฯ ช่วยพิจารณาหาผู้รับผิดชอบกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และกรมการขนส่งทางอากาศ เพื่อชดเชยค่าเสียหายให้กับผู้ร้องเรียนจากการที่การบินไทยไม่ยอมบินในเวลาที่ต้องบินด้วย

๑.๒ การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ได้มีการประชุมและเชิญหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการควบคุมและดูแลรับผิดชอบเหตุการณ์ดังกล่าวมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง ดังนี้

ผู้แทนจากผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ

- นายจิรศักดิ์ มุทิตานนท์ หัวหน้าสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ

ผู้แทนจากกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑

- พลตำรวจตรี ปิยะ สอนตระกูล รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑

ผู้แทนจากตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ

- พันตำรวจเอก ภาวัต พรหมมะกฤต รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ

ผู้แทนจากสถานีตำรวจภูธรราชาเทวะ

- พันตำรวจโท อรรถพล อนุสิทธิ์ รองผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรราชาเทวะ

ผู้แทนจากสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

- พลตำรวจตรี พงศ์เดช ไชยประวัจน์ ผู้บังคับการกองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง ท่าอากาศยานแห่งชาติ

ผู้แทนจากกรมขนส่งทางอากาศ

- นายจ่านงค์ สารอักษร ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ

- นางสาวสรลีนุช สติรเจริญทรัพย์ นิติกรชำนาญการ กรมการขนส่งทางอากาศ

- นางสาวพิณทิพย์ กาญจนกรณ์ นิติกรชำนาญการ กรมการขนส่งทางอากาศ

- นางสาวเปลวเทียน อุดระชัย นิติกรปฏิบัติการ กรมการขนส่งทางอากาศ

ผู้แทนจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

- นายตัน โลหารชุน หัวหน้ากอง ฝ่ายประชาสัมพันธ์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ผู้แทนจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

- นายสุทัศน์ ฉิมจโรจน์ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

- นายเทวัญ สาระพัต ผู้อำนวยการส่วนบริหารการบิน (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

- นายศักดิ์ศิลป์ เปรมาสวัสดิ์ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการพิเศษ ๗ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

- นายสิทธิศักดิ์ การะกาล เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ๔ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

ผู้แทนจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

- นายประกิต สุวรรณโกติน รองผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบิน
แห่งประเทศไทย จำกัด

ผู้แทนจากคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน

- ว่าที่ร้อยตรีหญิง โสภณ แดงเทศ ที่ปรึกษา คณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน

๑.๒.๑ การดำเนินการของจังหวัดสมุทรปราการ

นายจิรศักดิ์ มุทิตานนท์ หัวหน้าสำนักงานจังหวัดสมุทรปราการ (ผู้แทนจากผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ) ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ในส่วนของจังหวัดมีหน้าที่ดูแลด้านความสงบเรียบร้อย และการที่มีการประชุมร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ นั้นน่าจะเป็นการรายงานเหตุการณ์สถานการณ์ในแต่ละวันที่เกิดขึ้น และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาในแต่ละสถานการณ์ ซึ่งจะเน้นการป้องกัน โดยนโยบายไม่ให้มีการปะทะ ในเรื่องการระงับการให้บริการสนามบินนั้นผู้ว่าราชการจังหวัดไม่ได้มีส่วนที่เกี่ยวข้อง

๑.๒.๒ การดำเนินการของตำรวจภูธรภาค ๑

พลตำรวจตรี ปิยะ สอนตระกูล รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑ (ผู้แทนจากกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑) ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ภารกิจของตำรวจนั้นคือการรักษาความสงบเรียบร้อย ระวังป้องกันรักษาทรัพย์สิน โดยนโยบายของผู้บังคับบัญชาคือไม่ให้ใช้ความรุนแรงและตำรวจนั้นได้มีการเตรียมกำลังไว้พร้อมทั้งได้พยายามทำให้ดีที่สุดเพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียในวันที่มีการระงับการให้บริการสนามบินนั้นตนเองไม่ได้อยู่ในเหตุการณ์และไม่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบในเรื่องนี้ ไม่สามารถให้คำตอบได้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ตั้งคณะกรรมการสอบสวนชุดใหญ่ขึ้นมา ซึ่งจะสอบสวนทั้งที่สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมี พลตำรวจเอก จงรัก จุฑานนท์ เป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งได้เร่งดำเนินการและขณะนี้ได้มีการสอบพยานไปหลายปาก ซึ่งข้อเท็จจริงต้องปรากฏต่อสังคมอยู่แล้ว

๑.๒.๓ การดำเนินการของตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการและสถานี

ตำรวจภูธรราชาเทวะ

พันตำรวจเอก ภาวัต พรหมะภฤต รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการ และพันตำรวจโท อรรถพล อนุสิทธิ์ รองผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรราชาเทวะ (ผู้แทนจากตำรวจภูธรจังหวัดสมุทรปราการและสถานีตำรวจภูธรราชาเทวะ) ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ในวันที่เกิดเหตุการณ์นั้น ในด้านการคุมกำลังได้มีผู้บังคับการและรองผู้บังคับการท่านอื่นเป็นผู้รับผิดชอบ ส่วนผู้ชี้แจงทั้งสอง มีหน้าที่ในการสอบสวน ประกอบทั้งสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ตั้งคณะกรรมการสอบสวนชุดใหญ่ขึ้นมา เพื่อพิจารณา จึงไม่สามารถที่จะนำข้อเท็จจริงมาเปิดเผยได้ ดังนั้นหากประสงค์จะได้อะไรขอไปที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



LIART

๑.๒.๔ การดำเนินการของตำรวจคนเข้าเมือง

พลตำรวจตรี พงศ์เดช ไชยประวัจน์ ผู้บังคับการกองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง ท่าอากาศยานแห่งชาติ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ในวันที่เกิดเหตุการณ์ผู้ชี้แจงได้เดินทางไปประชุมที่สาธารณรัฐเกาหลี จากรายงาน เหตุการณ์เริ่มในวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ เวลาประมาณ ๑๓.๐๐ นาฬิกา กลุ่มผู้ชุมนุมพันธมิตรฯ ได้มีการเดินทางมายังสนามบินสุวรรณภูมิ ในส่วนของตำรวจได้มีการตรวจอยู่ตลอดเวลาและได้มีการถอนกำลังออกจากสนามบินสุวรรณภูมิในช่วงเวลาเช้าของวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ เวลาประมาณ ๐๙.๐๐ นาฬิกา ในเรื่องการให้สายการบินออกเดินทางได้หรือไม่ นั้น เป็นเรื่องของบริษัทสายการบิน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตำรวจตรวจคนเข้าเมืองมีหน้าที่ในการตรวจบุคคลและพาหนะ

ผู้ที่ผ่านการตรวจคนเข้าเมืองไปแล้วอยู่ในความรับผิดชอบของสายการบิน ซึ่งในเมื่อสายการบินไม่ทำการบินจะต้องแจ้งรายชื่อมายังตำรวจตรวจคนเข้าเมือง ดังนั้น คณะอนุกรรมการฯ จึงขอให้ทางกองบังคับการตรวจคนเข้าเมืองส่งรายชื่อเที่ยวบินที่จะออกเดินทางแต่ได้มีการยกเลิกการบินมาเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะอนุกรรมการฯ

พลตำรวจตรี พงศ์เดช ไชยประวัจน์ ได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่า เครื่องบินลำดังกล่าวคือเที่ยวบินที่จี ๙๑๐ ไม่มีการออกเดินทาง ดังนั้นจึงไม่มีเอกสารแจ้งมายังเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจคนเข้าเมืองในส่วนเที่ยวบินที่มีการออกเดินทางจะมีเอกสารมาแจ้งที่ตำรวจตรวจคนเข้าเมืองว่าจะออกเดินทางเวลาเท่าไร และตำรวจตรวจคนเข้าเมืองมีหน้าที่ดูว่าครบตามเอกสารที่แจ้งมาหรือไม่

๑.๒.๕ การดำเนินการของกรมการขนส่งทางอากาศ

นายจ่านงค์ สารอักษร ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ (ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางอากาศ) ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า บทบาทของกรมฯ นั้น คือดูแลเรื่องสิทธิการบินอนุมัติตารางการบิน ในคืนวันที่เกิดเหตุการณ์เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางอากาศไม่ได้อยู่ในพื้นที่เกิดเหตุ แต่เจ้าหน้าที่ได้เตรียมพร้อมอยู่ที่กรมการขนส่งทางอากาศ และไม่ได้รับการประสานในเรื่องที่จะมีการระงับการให้บริการสนามบินหรือไม่ เท่าที่ได้ตรวจสอบตารางการบินทราบว่าการบินไทยจะเดินทางวันละสองเที่ยว ซึ่งผู้ที่ร้องเรียนนั้นจะออกเดินทางในเวลา ๐๐.๑๕ นาฬิกา ในขณะที่เครื่องบิน บริษัท Qantas Airways จะออกเดินทางในเวลา ๐๐.๑๕ นาฬิกา และ British Airways จะออกเดินทางในเวลา ๐๐.๓๕ นาฬิกา ซึ่งจะเดินทางไปลอนดอนเช่นเดียวกัน ซึ่งปกติในการระงับการให้บริการสนามบินนั้นเป็นอำนาจและหน้าที่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้บริหารดำเนินงานสนามบิน และเป็นระเบียบภายในของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่จะเป็นผู้กำหนดว่ากรณีอย่างไรที่จะต้องประกาศปิดสนามบินโดยปกติแล้วสายการบินที่ให้บริการระหว่างประเทศตามตารางการบินนั้นไม่อาจดัดเที่ยวบินได้โดยผลการนอกจากเหตุผลอันสมควรและเป็นเหตุสุดวิสัยจริง ๆ ถึงจะเลิกเที่ยวบินได้ และในวันนั้นทางกรมขนส่งทางอากาศ ไม่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการประชุมเพื่อให้มีการระงับการให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



นายจ่านงค์ สารอักษร ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ในวันนั้นไม่มีตัวแทนจากกรมขนส่งทางอากาศเข้าร่วมประชุมและไม่แน่ใจว่าได้มีการประสานโดยตรงกับอธิบดีหรือไม่ ควรที่จะถามท่านอธิบดีโดยตรง

นางสาวสรลนุช สธิระเจริญทรัพย์ นิติกรชำนาญการ กรมการขนส่งทางอากาศ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า การระงับการดำเนินงานสนามบินตามมาตรา ๖๐ ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ เป็นอำนาจของอธิบดีกรมขนส่งทางอากาศ และจะต้องมีคำสั่งออกมาทางปกครองที่ชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร แต่การระงับการดำเนินงานของสนามบินในกรณีนี้เป็นการระงับการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นผู้ประกาศเนื่องจากมีเหตุการณ์และสภาพอากาศไม่เอื้ออำนวยซึ่งท่านมีอำนาจที่จะออก (NOTAM) ไม่ได้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ แต่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อาจจะมีการโทรศัพท์แจ้งให้ท่านอธิบดีทราบว่าได้มีการประชุมกันแล้วมีความเห็นว่าควรจะต้องมีการให้ระงับการบิน

นางสาวพิณทิพย์ กาญจนกรณ์ นิติกรชำนาญการ กรมการขนส่งทางอากาศ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ตามที่ได้สอบถามผู้ที่ยกร่างกฎหมายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ในมาตรา ๖๐ นั้น ได้มีเจตนารมณ์เพื่อรักษาความปลอดภัย และในการออกคำสั่งระงับการดำเนินงานสนามบินอธิบดีกรมขนส่งทางอากาศจะต้องเป็นกรณี เช่น เกี่ยวกับการก่อการร้ายแต่ในกรณีนี้ไม่ถึงกับการก่อการร้าย

๑.๒.๖ การดำเนินการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายต้น โลหารชุน ผู้จัดการกองบริการลูกค้าสัมพันธ์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (ผู้แทนจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)) ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ผู้ที่ร้องเรียนในกรณีนี้ได้มาขอรับบัตรที่นั่งผู้โดยสารเวลาประมาณ ๑๙.๐๐ นาฬิกา ของวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ การบุกยึดสนามบินสุวรรณภูมิเกิดขึ้นในเวลาประมาณ ๒๐.๐๐ นาฬิกา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกาศให้หยุดบริการชั่วคราวเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและเครื่องบินในเวลา ๒๑.๐๐ นาฬิกา หลังจากนั้นเวลาประมาณ ๒๓.๐๐ นาฬิกา การท่าอากาศยานได้มีการประกาศระงับการให้บริการสนามบิน รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่ได้นำมาชี้แจง ทำให้สายการบินของการบินไทยไม่สามารถออกเดินทางได้ทุกสายการบิน คาดหวังว่าจะมีการบินในวันรุ่งขึ้นแต่ก็ยังไม่เปิดได้ สำหรับค่าใช้จ่ายที่ ผู้ร้องเรียนได้ชี้แจงมานั้นในจำนวนประมาณ ๑๕๐,๐๐๐ บาท เป็นค่าตัวเครื่องบิน เมื่อผู้ร้องเรียนได้นำตัวมาคืน ทางบริษัทฯ ก็จะคืนเงินดังกล่าวให้ในกรณีที่มีการซื้อตั๋วผ่านตัวแทนจำหน่าย ก็จะมีการหักประมาณ ๕๐๐ บาท สำหรับส่วนอื่นประมาณ ๕๐,๐๐๐ บาท เช่น ค่าวีซ่า ค่ารถไฟ ค่าตัวเครื่องบินภายในประเทศ ปกติทางบริษัทจะไม่คืนเงินดังกล่าวให้ แต่ถ้าผู้โดยสารที่มีความสำคัญประเภทลูกค้าชั้นดีทางบริษัทก็จะมีการชดเชยค่าใช้จ่ายให้

- ทำไมสายการบินอื่นสามารถบินได้ในขณะที่การบินไทยไม่ยอมบิน?

นายต้น โลหารชุน ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า สายการบินแควนตัส (Qantas) หรือ บริติชแอร์เวย์ (British Airway) อาจจะมีบินมาจากที่อื่นแล้วบินต่อไปจากสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งไม่ได้เริ่มบินจากสนามบินสุวรรณภูมิ



LIRT

- เมื่อเกิดเหตุการณ์เช่นนี้แล้ว การบินไทยสามารถถ่ายโอนผู้โดยสารไปยังสายการบินอื่นได้หรือไม่?

นายตัน โลหารชุน ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า โดยทั่วไปสามารถถ่ายโอนผู้โดยสารได้แม้จะไม่มีข้อตกลงไว้ ถ้าเที่ยวบินมีปัญหา เช่น ไม่สามารถบินได้ เครื่องเสีย แต่วันนั้นสายการบินอื่นที่นั่งเต็มไม่มีที่ว่าง

- กรณีที่มีความขัดข้องในการให้บริการผู้โดยสาร ผู้บริหารสายการบินจะต้องดูแลคือการดูแลในเรื่องที่พักระหว่างรอและการดูแลในเรื่องอาหาร เครื่องดื่ม รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่จะต้องนำผู้โดยสารออกจากสนามบินในกรณีที่จำเป็น สำหรับผู้โดยสารบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้บริโภคได้มีการดูแลช่วยเหลืออย่างไรบ้าง?

นายตัน โลหารชุน ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า กรณีทั่วไปที่ไม่ใช่ปิดสนามบิน ก็จะมีการจัดที่พักหรือจัดอาหารให้ขึ้นอยู่กับเวลาของการล่าช้าในการเดินทาง เช่น ๓ - ๔ ชั่วโมง จะจัดกาแฟให้ ถ้า ๖ ชั่วโมงก็มีแซนด์วิชให้ ถ้ามากกว่า ๑๒ ชั่วโมงก็จะจัดห้องให้ แต่กรณีนี้ไม่ได้มีการจัดโรงแรมให้มีแต่การจัดอาหารและเครื่องดื่มให้ตามที่สามารถจะกระทำได้ในเวลานั้น

- การบินไทยไม่สามารถชี้แจงถึงเหตุผลที่จะต้องงดบินได้นั้นจริงหรือไม่?

นายตัน โลหารชุน ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า การชี้แจงอาจจะเกิดความบกพร่องไม่ได้ชี้แจงเป็นการส่วนตัว แต่โดยทั่วไปจะติดป้ายประกาศไว้ในบริเวณดังกล่าวซึ่งเป็นการชี้แจงในรูปแบบหนึ่งและบริษัทการบินไทยฯ ได้ชี้แจงเป็นหนังสือโดยเจ้าหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องว่า ได้แจ้งให้ผู้โดยสารทราบว่าการทำอากาศยานสุวรรณภูมิได้ใช้ระบบเสียงตามสาย ประกาศให้ผู้โดยสารทุกคนที่อยู่ในอาคารผู้โดยสารอพยพออกจากตัวอาคาร พร้อมทั้งประกาศเปิดสัญญาณแจ้งภัย (ไซเรน)

- กรณีที่มีการประกาศให้ระงับการบิน ได้มีการดูแลความเรื่องความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารอย่างไร และใครเป็นผู้ดูแลระหว่างการทำอากาศยานหรือเจ้าของทำอากาศยานเป็นผู้ดูแลเอง?

บริษัทการบินไทยฯ ได้ชี้แจงเป็นหนังสือโดยเจ้าหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องว่า บริษัทการบินไทยฯ ได้ดูแลผู้โดยสารที่ตกค้างอยู่ภายในสนามบินบริเวณ Airside โดยสั่งการให้พนักงานเข้าไปเชิญผู้โดยสารและพาไปพัก ณ บริเวณห้องพักรับรองของผู้โดยสารชั้นธุรกิจทั้งด้าน Zone D และ E โดยมีสถานที่พักผ่อนชั่วคราว (Lounge) และพนักงานคอยดูแลอาหารว่างและเครื่องดื่ม

- ในกรณีที่มีการชุมนุมและไม่สามารถนำพาผู้โดยสารเดินทางไปต่างประเทศได้ การนำพาผู้โดยสารออกจากอาคารกระทำโดยไม่ผ่านกลุ่มผู้ชุมนุมได้หรือไม่?

นายตัน โลหารชุน ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า นำพาผู้โดยสารออกไปได้น้อยมากหรือไม่ได้เลย

- ช่วงเวลาก่อนประกาศให้หยุดบิน ๒๓.๓๐ นาฬิกา เจ้าหน้าที่การบินยังอยู่บริเวณเคาน์เตอร์ ก่อนปากประตูเข้าอากาศยานหรือไม่ ซึ่งเป็นการตรวจสอบว่าเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องได้ปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนสมบูรณ์หรือไม่?



LIRT

บริษัทการบินไทยฯ ได้ชี้แจงเป็นหนังสือโดยเจ้าหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องว่าเมื่อหน่วยงาน KP Airside ได้รับฟังการประกาศจากวิทยุโดย ASM/SCC ว่าผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกาศระงับการให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่วันที่แล้วประมาณ ๒๑.๔๕ น. และได้ฟังจากประกาศเที่ยวบินสุดท้ายที่สามารถเดินทางออกจากสนามบินสุวรรณภูมิสู่จุดหมายปลายทางได้ คือ เที่ยวบิน ทีจี ๖๔๐ กรุงเทพฯ – นาริตะ (TG 640 / 24 Nov BKK – NRT STD) ซึ่งจะออกเดินทางในเวลา ๒๒.๓๕ นาฬิกา พนักงานที่รับผิดชอบเที่ยวบิน ทำการนำผู้โดยสารเข้าเครื่องบินเสร็จในเวลา ๒๓.๑๙ นาฬิกา การบินไทยได้จัดพนักงานไปประกาศและติดป้ายประกาศให้ผู้โดยสารที่ขึ้นจากกรุงเทพฯสามารถขออนุญาตเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองทำการยกเลิกการตรวจลงตรา ส่วนผู้โดยสาร Thru Check และ Transit ให้มารับเครื่องดื่มและแซนด์วิชในเวลาประมาณ ๒๔.๐๐ นาฬิกา และเมื่อผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกาศระงับการให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ในเวลาต่อมาเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจค้นได้โทรศัพท์มาเพื่อแจ้งปิดจุดตรวจค้น และไม่ให้ผู้โดยสารผ่านไปยัง Boarding Gate

๑.๒.๗ การดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

นายสุทัศน์ จิมจโรจน์ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้แทนจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ เวลาประมาณ ๑๔.๓๐ นาฬิกา กลุ่มคนที่เรียกตัวว่าพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย ได้เคลื่อนกำลังเข้าปิดล้อมสนามบินโดยยึดพื้นที่อาคารผู้โดยสารเป็นที่พักและอาศัยโดยใช้บริเวณชานชาลาเป็นที่ปราศรัย มีจำนวนประมาณ ๓,๐๐๐ – ๔,๐๐๐ คน โดยมีการ์ดของพันธมิตรฯ ได้ปิดกั้นเส้นทางเข้าออกสนามบินและมีการตรวจค้นรถยนต์และบุคคลที่จะเข้าไปทำงานบริเวณสนามบินกลุ่มพันธมิตรฯ ได้สร้างความหวาดกลัวให้กับเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและอาจจะเป็นอันตรายต่อเจ้าหน้าที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ตระหนักถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้โดยสารอากาศยาน และชื่อเสียงของประเทศชาติจึงได้มีการเจรจากับแกนนำของพันธมิตรแต่ไม่ได้รับการตอบสนอง กลุ่มพันธมิตรฯ ได้ยื่นคำขาดห้ามไม่ให้เครื่องบินทำการบินขึ้นลงและเคลื่อนไหวในบริเวณเขตลานจอดอากาศยาน จากเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ ทอท. ต้องเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยในระดับสูงและปิดประตูทุกช่องที่เข้าสู่ลานจอดอากาศยานเพราะเป็นจุดที่มีความเสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นเพื่อความปลอดภัยของอากาศยานที่จะเดินทางมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้อำนวยการ ทอท. จึงมีความจำเป็นต้องหยุดการให้บริการชั่วคราวเฉพาะในส่วนผู้โดยสารขาออกและออกประกาศให้ผู้ทำงานในอากาศ (NOTAM) ทราบเพื่อความปลอดภัยในการจัดเตรียมแผนการเดินทางซึ่งเป็นไปตามระเบียบของกรมขนส่งทางอากาศ และทอท. ได้มีการเจรจาทันทีกับกลุ่มพันธมิตรฯ ตลอดเวลาเพื่อจะให้สนามบินกลับมาให้บริการได้ตามปกติแต่ไม่เป็นผล ผู้อำนวยการ ทอท. จึงได้ประสานงานกับอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจสั่งระงับการ



LIART

ดำเนินการในสนามบิน เพื่อขออนุญาตออกประกาศระงับการให้บริการสนามบินให้เกิดความปลอดภัย ตามมาตรา ๖๐/๒๐^๑ และมาตรา ๖๐/๒๒^๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗

- เวลาที่ต้องหยุดทำการบินนั้นเป็นเวลาใด?

นายเทวัญ สารพัด ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ทอท. ได้ประสานกับ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย เพื่อออกประกาศผู้ทำงานในอากาศ (Notam) แจ้งผู้เกี่ยวข้องที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบินทั่วโลก ได้ทราบว่าจะทำอากาศยานสุวรรณภูมิระงับการให้บริการ เวลา ๐๔.๓๕ นาฬิกา วันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ในส่วนของผู้ร้องเรียนนั้นมีการกำหนดการเดินทางเที่ยวบินที่ ทีจี ๙๑๐ กรุงเทพ – ลอนดอน เวลา ๐๐.๑๕ นาฬิกา ในวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ซึ่งผู้ร้องเรียนจะต้องเช็คอินก่อนเป็นเวลา 3 ชั่วโมง และผู้ร้องเรียนนั้นได้ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองไปแล้วเมื่อเวลา ๒๓.๓๐ นาฬิกา ฉะนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทการบินไทยที่จะต้องรับผู้โดยสารที่จะเดินทางไปต่างประเทศ ผู้ร้องเรียนได้ชี้แจงว่าสายการบิน Qantas / British Airway ทำการบินได้นั้น ทอท. ไม่ทราบด้วยสาเหตุใดการบินไทยจึงไม่ทำการบิน ซึ่งขณะนั้นการบินไทยสามารถทำการบินได้

- ก่อนที่จะมีการเคลื่อนกำลังของกลุ่มพันธมิตรฯ มายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดำรวจในพื้นที่และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการดำเนินการอย่างไร?

นายสุทัศน์ ฉิมจโรจน์ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ได้มีการประชุมร่วมกันของ ทอท. เจ้าหน้าที่ตำรวจ และทางจังหวัดสมุทรปราการ ถึงการป้องกันในระดับต้นคือการตั้งจุดสกัดกันตามจุดต่าง ๆ และมีการวางแผนเรื่องกำลังในการป้องกันการบุกเข้ามายังชั้นสี่ของอาคารผู้โดยสาร และได้มีการเตรียมการเจรจาต่อรอง

- ก่อนที่จะมีการปิดให้บริการในการเช็คอินนั้นเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้มีการดำเนินการอย่างไร?

นายศักดิ์ศิลป์ เปรมาสวัสดิ์ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการพิเศษ ๗ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า เหตุการณ์ในวันดังกล่าวได้มีการบันทึกภาพเหตุการณ์ไว้ทั้งหมดแล้ว หากจะขอภาพเหตุการณ์นั้นสามารถขอได้ที่ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

^๑ มาตรา ๖๐/๒๐ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะตามหมวดนี้ในระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตกหรือในระหว่างเวลาทำการของสถานที่ดังกล่าว เพื่อตรวจสอบการดำเนินงานและเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้อง

(๒) ยึดเอกสารหรือหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเพื่อการตรวจสอบ

(๓) มีหนังสือเรียกบุคคลใดมาให้อัยคำหรือให้ส่งเอกสารหรือวัตถุใดมาเพื่อประกอบการพิจารณา

(๔) สั่งระงับการดำเนินงานสนามบินสาธารณะในส่วนที่ไม่เป็นไปตามกระบวนการการดำเนินงาน ระบบการจัดการด้านนิตย การรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน คู่มือการดำเนินงานสนามบิน หรือเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา 60/6 หรือที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ

^๒ มาตรา ๖๐/๒๒ เพื่อประโยชน์ในการป้องกันหรือรักษาความปลอดภัยสาธารณะ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งระงับการดำเนินงานของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทั้งหมดหรือแต่บางส่วนหรือสั่งให้เจ้าหน้าที่เข้าดำเนินงานแทนจนกว่าเหตุดังกล่าวจะหมดไป

๑.๒.๘ การดำเนินการของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

นายประกิต สุวรรณโกคิน รองผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (ผู้แทนจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ภารกิจของวิทยุการบิน จะดูแลความปลอดภัยทางอากาศ โดยไม่ให้เครื่องบินบินใกล้กันเกินกว่ามาตรฐาน และวิทยุการบินจะเริ่มดูแลให้ความปลอดภัยนับตั้งแต่เครื่องบินถอยหลังออกมาจากหลุมจอด พาเครื่องบินหลบหลีกไม่ให้เครื่องบินชนกันบนพื้น และพาเครื่องบินขึ้นสู่อากาศและดูแลจนเครื่องบินได้บินไปถึงสุดเขตประเทศไทย ในวันที่เกิดเหตุ นั้นวิทยุการบินยังให้บริการไปตามปกติ จนถึงวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา ในวันที่เกิดเหตุไม่มีการเรียกขบวนขึ้นของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) วิทยุการบินไม่มีการห้ามเครื่องบินขึ้นบินแต่อย่างใด ซึ่งเราจะห้ามเครื่องบินขึ้นบินได้มีเพียงเหตุผลเดียวคือความปลอดภัยทางอากาศ

- คำชี้แจงที่ว่า การระงับการให้บริการสนามบินนั้น การทำอากาศยานสุวรรณภูมิไม่ได้มีการประสานงานกับกรมขนส่งทางอากาศนั้น ซึ่งเป็นการขัดแย้งกับการชี้แจงของนายสุทัศน์ ว่าได้มีการประสานกับกรมขนส่งทางอากาศและวิทยุการบินที่หยุดทำการเวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา นั้นได้หยุดทำการเพราะมีคำสั่งหรือเอกสารอะไรหรือไม่ และที่มีข่าวว่าพันธมิตรได้ขึ้นไปหอบังคับการบินแล้วบังคับเจ้าหน้าที่ไม่ให้มีการเคลื่อนไหวเครื่องบินนั้นจริงหรือไม่?

นายประกิต สุวรรณโกคิน ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า อ้างถึงประกาศให้ระงับการให้บริการสนามบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นั้นไม่ใช่เพราะกลุ่มพันธมิตรที่บังคับให้มีการระงับการให้บริการสนามบิน แต่ข่าวลือว่าจะมายึดกรมขนส่งทางอากาศที่ทุ่งมหาเมฆแต่แล้วก็ไม่มา และข่าวดังกล่าวไม่มีการยืนยัน

๑.๒.๙ การดำเนินการของคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน

ว่าที่ร้อยตรีหญิง โสภิตา แดงเทศ ที่ปรึกษาคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน (ผู้แทนจากคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน) ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ในวันที่เกิดเหตุ นั้นประธานคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินอยู่ลอนดอน ผู้ชี้แจงซึ่งอยู่ในเหตุการณ์ในวันนั้นตลอด มีหน้าที่ดูแลสายการบินของตนเองและลูกเรือ คือสายการบินสวิสที่บินระหว่างสิงคโปร์ - กรุงเทพฯ - ซูริค เวลาประมาณ ๒๑.๓๐ นาฬิกา ได้รับแจ้งจากเพื่อนร่วมงานว่า ได้มีการประกาศระงับการให้บริการสนามบิน โดยผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกาศทางโทรทัศน์ ขณะนั้นเครื่องบินของสายการบินสวิสเที่ยวบินดังกล่าวได้บินขึ้นจากสิงคโปร์แล้วและกำลังมุ่งสู่กรุงเทพฯ ซึ่งผู้ชี้แจงจะต้องทราบข้อมูลที่แท้จริงเพื่อจะได้ให้สายการบินของสวิสนั้นบินกลับสิงคโปร์หรือบินต่อเข้ามาในประเทศไทย เวลาประมาณ ๒๒.๓๐ นาฬิกา ผู้โดยสารที่จะเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปซูริค โดยเครื่องบินสายการบินสวิสเที่ยวบินดังกล่าวได้เช็คอินเกือบหมดแล้ว ในขณะที่พันธมิตรได้เข้าไปในบริเวณพื้นที่หน้าเคาน์เตอร์เช็คอินแต่ก็ไม่ได้ก่อกวนหรือกระทำการอะไร สำหรับสายการบินของสวิสได้ทำงานตามปกติ ในส่วนของสายการบินอื่นนั้นขึ้นอยู่กับนายสถานีในแต่ละบริษัทจะตัดสินใจอย่างไรว่าจะยกเลิกหรือดำเนินการต่อ ถ้าหากสายการบินยังมีเครื่องจอดอยู่และไม่ได้บินออกไป เมื่อมีการระงับการให้บริการสนามบินเครื่องอาจติดค้างอยู่ในสนามบินถึง ๗ วัน ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บริษัทอย่างมากผู้ชี้แจงได้เดินเข้าไปที่ประชุมเพื่อติดตามเหตุการณ์ ได้มีโอกาสพูด



LIRT

กับนายเสรีรัตน์ ประสูตานนท์ ซึ่งเป็นผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิว่าจะระงับการให้บริการสนามบินอย่างนี้ไม่ได้ ควรจะให้สายการบินได้บินออกไปเพื่อลดความเสียหายกับสายการบินต่างชาติ และได้ข้อสรุปว่าจะมีการออก (Notam) เพื่อแจ้งสายการบินอย่างไร จึงได้มีการโทรศัพท์ประสานไปยังวิทยุการบินเพื่อช่วยในการออก (Notam) และได้บอกกับเจ้าหน้าที่วิทยุการบินที่ชื่อนายอนุชาว่าถ้าเครื่องบินลำใดพร้อมจะออกเดินทางก็ต้องให้ไป ซึ่งนายอนุชาได้ปรึกษากับนายวรวิฑูรีซึ่งเป็นผู้อำนวยการในเรื่องการออก (Notam) ได้ออกประกาศ (DEPARTURE HALL NOT AVBL FOR DEPARTURE FLIGHT ONLY) เป็นการระงับการให้บริการเฉพาะเที่ยวบินขาออกเท่านั้น หมายความว่าเครื่องบินยังลงได้และสามารถบินผ่านได้และช่วงหลังจากที่มีการประกาศระงับการให้บริการสนามบิน เจ้าหน้าที่ตรวจค้นตามมาตรการรักษาความปลอดภัยภายในสนามบินได้ละทิ้งหน้าที่จากตรงนั้นหมด สายการบินสวิสเป็นสายการบินแรกที่ขอลออกจากสนามบินไปสิงคโปร์ เวลา ๒๓.๔๐ นาฬิกา หลังจากที่มีการประกาศระงับการให้บริการสนามบินแล้ว และผู้โดยสารเกือบ ๒๐๐ คน ประมาณ ๑๐๐ คน ไม่ได้ผ่านเครื่องตรวจค้นเอ็กซเรย์ สายการบินโดยสารที่ออกไปมีเฉพาะสายการบินสวิสเท่านั้นที่ไม่ผ่านเครื่องเอ็กซเรย์ หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ตรวจค้นตามมาตรการรักษาความปลอดภัยภายในสนามบินก็กลับมาทำงานตามปกติ มีการให้ผู้โดยสารผ่านเครื่องเอ็กซเรย์ตามปกติ สำหรับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นการระงับการให้บริการเพียงชั่วคราว แต่ต่อมาได้มีการระงับการให้บริการอย่างถาวรเวลาประมาณ ๐๔.๓๕ นาฬิกา กรณีนี้ถ้ามีการส่งเครื่องบินมาก็ไม่สามารถนำเครื่องลงจอดได้

- ผู้โดยสารที่ผ่านการเช็คอินไปแล้วแต่ยังไม่ได้ผ่านตำรวจตรวจคนเข้าเมือง กับผู้โดยสารที่ผ่านการเช็คอินและตำรวจตรวจคนเข้าเมืองแล้ว?

ว่าที่ร้อยตรีหญิง โสภิตา แดงเทศ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ทั้งสองกรณีนั้น เมื่อผู้โดยสารได้ผ่านการเช็คอินแล้วแม้ว่าจะยังไม่ได้ผ่านการตรวจของตำรวจตรวจคนเข้าเมือง ก็ถือว่าผู้โดยสารได้เข้าไปอยู่ในความดูแลของบริษัทของสายการบินนั้นแล้ว เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นสายการบินนั้นจะต้องรับผิดชอบ โดยจะนำผู้โดยสารกลับมาพักที่โรงแรมหรือหาเที่ยวบินใหม่ให้ ซึ่งถือว่าเป็นกฎของสายการบิน

- ในกรณีที่สายการบินไม่สามารถบินได้ทำให้ผู้โดยสารติดค้างอยู่ในต่างประเทศซึ่งไม่ใช่ความผิดของผู้โดยสาร สายการบินอ้างว่าเป็นเหตุสุดวิสัย กรณีนี้สายการบินควรจะรับผิดชอบอย่างไร?

ว่าที่ร้อยตรีหญิง โสภิตา แดงเทศ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า สายการบินจะต้องมีเหตุอ้างว่าไม่บินเพราะอะไร เช่น มีปัญหาเกี่ยวกับสภาพของภูมิอากาศซึ่งจะเป็นกฎของแต่ละสายการบิน ในส่วนของสายการบินสวิสนั้นจะรับผิดชอบในช่วง ๒๔ ชั่วโมงแรก

- ในกรณีที่ไม่สามารถบินได้ตามกำหนดเวลาแล้วทำให้ต้องมีการเปลี่ยนสายการบินใหม่ ซึ่งวันนั้นผู้โดยสารจำเป็นที่จะต้องออกเดินทางเนื่องจากมีภารกิจที่สำคัญ แต่ไม่สามารถเดินทางได้ กรณีนี้สายการบินจะรับผิดชอบอย่างไร?

ว่าที่ร้อยตรีหญิง โสภิตา แดงเทศ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า กรณีผู้โดยสารมีเหตุที่จะต้องไปประชุมกรณีนี้ถือเป็นกรณีที่เกิดขึ้นทั่ว ๆ ไป ทางสายการบินก็จะหาสายการบินที่เร็วที่สุดให้ แต่ถ้าไม่สามารถทำได้ก็เป็นเรื่องที่สุดความสามารถของสายการบิน อย่างไรก็ตามบริษัทของสายการบินก็จะเป็นผู้พิจารณาในการรับผิดชอบโดยการชดเชยให้ในส่วนที่ได้รับความเสียหาย



LIRT

- หากกรณีของผู้ร้องเรียนได้เกิดขึ้นกับสายการบินสวิสทางบริษัทจะรับผิดชอบอย่างไร?

ว่าที่ร้อยตรีหญิง โสภิตา แดงเทศ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า ถ้าตัวอยู่ในฉบับเดียวกันขณะที่ซื้อตั๋วเวลาทำ Booking ทำมาด้วยกัน กรุงเทพฯ – ซูริก – ลอนดอน แล้วเกิดเหตุที่ทำให้การเดินทางในช่วง กรุงเทพฯ – ซูริก ล่าช้า ทำให้ต่อเครื่องซูริก – ลอนดอนไม่ทัน กรณีนี้บริษัทต้องหาเที่ยวบินอื่นให้และรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมด

- ในวันที่มีการประชุมของหน่วยงานต่าง ๆ จนนำมาซึ่งมติให้มีการระงับการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวันดังกล่าวได้มีหน่วยงานใดบ้างที่เข้าไปในที่ประชุม?

ว่าที่ร้อยตรีหญิง โสภิตา แดงเทศ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า วันนั้นมีผู้ที่อยู่ในที่ประชุมประมาณ ๑๐๐ คน ซึ่งที่ประชุมควรมีเฉพาะผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจเท่านั้น ที่ประชุมประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่การทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ตัวแทนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และมีตัวแทนของคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน ๑ คน ที่เข้าไปนั่งฟังแต่ไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจและผู้ว่าราชการจังหวัดหรือรองผู้ว่าราชการจังหวัด ในส่วนของวิทยุการบินและสื่อมวลชนนั้นไม่ได้อยู่ในที่ประชุม



จากการที่คณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ในคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา ได้พิจารณาศึกษาข้อมูลโดยละเอียดในเหตุการณ์การชุมนุมประท้วงของ “กลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย” ซึ่งได้เริ่มตั้งแต่เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๑ จนขยายลามไปสู่การชุมนุมประท้วงของกลุ่มดังกล่าว ณ สนามบินสุวรรณภูมิและนำไปสู่การระงับการให้บริการของสนามบินสุวรรณภูมิ ในช่วงระหว่างวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ถึงวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๕๑ เป็นเวลา ๘ วันนั้น คณะอนุกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา มีข้อสังเกต ข้อสรุป และข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลดังนี้

ข้อสรุปของคณะอนุกรรมการฯ

๑. ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ออกประกาศหยุดให้บริการชั่วคราวที่สนามบินสุวรรณภูมิตั้งแต่ ๒๑.๐๐ นาฬิกา ของคืนวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๑ การประกาศดังกล่าวได้มีการประกาศก่อนที่จะมีประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรโดยการออก “ประกาศผู้ทำงานในอากาศ” หรือ “ข่าวประกาศนักบิน” (Notice to Airmen : NOTAM^๑ C6469/08) ในเวลา ๒๓.๑๐ นาฬิกา คือวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ (เวลาประเทศไทย) เพื่อแจ้งให้ทราบว่า “ห้องโถงสำหรับผู้โดยสารขาออกไม่สามารถใช้งานสำหรับเที่ยวบินขาออกได้” (DEPARTURE HALL NOT AVBL FOR DEPARTURE FLIGHT ONLY) ประกาศฉบับดังกล่าวให้มีผลบังคับใช้เริ่มเวลา ๒๓.๓๐ นาฬิกา

ในขณะที่มีการประกาศดังกล่าวและให้มีผลในเวลา ๒๓.๓๐ นาฬิกา นั้น ได้มีผู้โดยสารจำนวนหนึ่งที่ผ่านมาออกบัตรที่นั่งผู้โดยสาร (Check in) และผ่านการตรวจหนังสือเดินทางเป็นที่เรียบร้อยและอยู่ในส่วนของบริเวณของผู้โดยสารที่เตรียมจะขึ้นเครื่อง (Airside) แล้ว ซึ่งพร้อมจะเดินทางก่อนเวลา ๐๕.๓๕ นาฬิกา ของเช้าวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ อันเป็นเวลาที่ได้ประกาศระงับการให้บริการทั้งหมดคือ ทั้งเที่ยวบินขาออกและขาเข้า “ประกาศผู้ทำงานในอากาศ” (Notice to Airmen : NOTAM C6473/08)

^๑ NOTAM หรือ NoTAM เป็นคำย่อของ “Notice To Airmen” “ข่าวประกาศนักบิน” หรือ “ประกาศผู้ทำงานในอากาศ” การจัดทำและการสื่อสาร NOTAM จะเป็นไปตามมาตรฐานแนวทางปฏิบัติซึ่งปรากฏอยู่ในภาคผนวกที่ ๑๕ : “บริการข้อมูลการบิน” (Annex 15 : Aeronautical Information Services) ในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (the Convention on International Civil Aviation, 1944) จุดประสงค์ของ NOTAM นั้นเพื่อที่จะสื่อสารกับนักบินถึงอันตรายหรือความเสี่ยงที่ปรากฏในระหว่างการบินหรือที่หมาย

นายเทวีญู สารพัด ผู้อำนวยการส่วนบริหารการบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ชี้แจงแก่ที่ประชุมว่า “ผู้ร้องเรียนมีกำหนดการเดินทางเที่ยวบินที่ TG ๙๑๐ กรุงเทพฯ – ลอนดอน (TG 910 Bangkok – London) เวลา ๐๐.๑๕ นาฬิกา ในวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ซึ่งผู้ร้องเรียนจะต้องเช็คอินก่อนเป็นเวลา ๓ ชั่วโมง และผู้ร้องเรียนนั้นได้ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองไปแล้วเมื่อเวลา ๒๓.๓๐ นาฬิกา ฉะนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของบริการการบินไทยที่จะต้องรับผู้โดยสารที่จะเดินทางไปต่างประเทศ ในส่วนที่ผู้ร้องเรียนได้ชี้แจงว่าสายการบิน Qantas / British Airway ทำการบินในช่วงเวลาดังกล่าวได้นั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ทอท.) ไม่ทราบว่าด้วยสาเหตุใดการบินไทยจึงไม่ทำการบิน ซึ่งขณะนั้นการบินไทยสามารถทำการบินได้”

คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นว่า เมื่อพิจารณาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นอันนำไปสู่ความล่าช้าต่อการขนส่งผู้โดยสาร ตามนัยแห่งอนุสัญญาออร์ซอ^๒ ประกอบกับความเห็นของผู้บริหารส่วนบริหารการบิน ผู้ให้บริการเครื่องบินคือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงควรเป็นผู้รับผิดชอบ

๒. จากคำชี้แจงของตัวแทนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต่อคณะอนุกรรมการฯ และเอกสารคำชี้แจงของผู้บริหารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีไปยังบริการการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ความว่า การระงับการให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิเป็นมติของที่ประชุมซึ่งประกอบด้วยผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) และผู้แทนส่วนราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้แทนจากคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน (Airline Operators Committee : AOC) (เอกสารคำชี้แจง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต่อบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)) ซึ่งที่ประชุมเห็นพ้องต้องกันว่า สถานการณ์เช่นนี้เสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัยต่ออากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงจำเป็นต้องระงับการให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งหมด (ภาคผนวก จ.)

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ นั้น ได้ระบุว่า การสั่งระงับการดำเนินงานของสนามบินเป็นอำนาจของอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ^๓ ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศมิได้อยู่ในที่ประชุมในวันดังกล่าว หน่วยงานที่อยู่ในที่ประชุมมิได้มีอำนาจในการสั่งระงับการดำเนินงานของสนามบิน

^๒ ข้อ ๑๕ แห่งอนุสัญญาออร์ซอ : ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยอันเนื่องมาจากการชักช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสาร สัมภาระหรือของ

^๓ “The Carrier may also be liable for damage occasioned by delay.” Term & Conditions (ภาคผนวก ข.)

^๔ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๕๗

มาตรา ๒๗ : “ห้ามมิให้อากาศยานนอกจากอากาศยานต่างประเทศออกนอกราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่”

มาตรา ๖๐/๖ : อธิบดีจะออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ผู้ขอได้เมื่อปรากฏว่า ๑๓

มาตรา ๖๐/๒๐ : เพื่อประโยชน์ในการควบคุมการดำเนินงานสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ให้อธิบดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๔) สั่งระงับการดำเนินงานสนามบินสาธารณะในส่วนที่ไม่เป็นไปตามกระบวนการการดำเนินงาน ระบบการจัดการด้านบริษัท การรักษาความปลอดภัย ระบบการตรวจสอบภายใน คู่มือการดำเนินงานสนามบิน หรือเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๖๐/๖ : หรือที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ผู้ให้บริการ

มาตรา ๖๐/๒๒ : เพื่อประโยชน์ในการป้องกันและรักษาความปลอดภัยสาธารณะ ให้อธิบดีมีอำนาจสั่งระงับการดำเนินงานของสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะทั้งหมดหรือแต่บางส่วน หรือสั่งให้เจ้าหน้าที่เข้าดำเนินงานแทนจนกว่าเหตุดังกล่าวจะหมดไป



LIRT

และจากคำชี้แจงของอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศในขณะนั้น (นายชัยศักดิ์ อังศ์สุวรรณ) พบว่าได้มีการประสานทางโทรศัพท์จากผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อขอให้อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศสั่งระงับการดำเนินงานของสนามบิน แต่อธิบดีฯ เห็นว่าสถานการณ์ยังไม่รุนแรงถึงขั้นที่จะต้องระงับการดำเนินงานของสนามบิน แม้จะมีสมาชิกของกลุ่มผู้ประท้วงเดินพลุกพล่านในบริเวณโถงตรวจบัตรโดยสารแต่ก็เป็นบริเวณสาธารณะ (Public Area) ที่ทุกคนมีสิทธิจะเข้าถึงได้ อธิบดีฯ จึงมิได้เห็นด้วยและมิได้สั่งการให้ระงับการดำเนินงานของสนามบินบินสุวรรณภูมิแต่อย่างใด

คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นว่า การสั่งการให้บริการภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในขณะนั้น เป็นการออกคำสั่งที่มีความเหมาะสมหรือมีความสมเหตุสมผลที่จะสนับสนุนสำหรับการออกคำสั่งนั้นหรือไม่ ซึ่งจะต้องทำการศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวข้องทั้งในข้อกฎหมายและข้อเท็จจริงต่อไป

๓. ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ออกประกาศหยุดให้บริการชั่วคราวที่สนามบินสุวรรณภูมิตั้งแต่ ๒๑.๐๐ นาฬิกา ของคืนวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๑ โดยให้เหตุผลว่าเนื่องจากขณะนี้กลุ่มพันธมิตรได้เดินทางมาชุมนุมบริเวณด้านหน้าอาคารผู้โดยสารแล้ว แม้ว่าจะได้มีการเจรจาขอร้องแล้วก็ตาม แต่กลุ่มพันธมิตรยังยืนยันที่จะเคลื่อนขบวนเข้าปิดล้อมอาคารผู้โดยสาร ตนจึงจำเป็นต้องหยุดให้บริการเที่ยวบินและปิดการเข้า - ออกอาคารผู้โดยสารชั่วคราวจนกว่าเหตุการณ์จะเข้าสู่ภาวะปกติ การประกาศดังกล่าวได้มีการประกาศก่อนที่จะมีประกาศเป็นลายลักษณ์อักษรโดยการออก “ประกาศผู้ทำงานในอากาศ” หรือ “ข่าวประกาศนักบิน” (Notice to Airmen: NOTAM 6469/08) ในเวลา ๒๓.๑๐ นาฬิกา คืนวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ (เวลาประเทศไทย) เพื่อแจ้งให้ทราบว่า “ห้องโถงสำหรับผู้โดยสารขาออกไม่สามารถใช้งานสำหรับเที่ยวบินขาออกได้ (DEPARTURE HALL NOT AVBL FOR DEPARTURE FLIGHT ONLY) ประกาศฉบับดังกล่าวให้มีผลบังคับใช้เริ่มเวลา ๒๓.๓๐ นาฬิกา

คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นว่า การกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดความสับสนแก่เจ้าหน้าที่ผู้ที่จะขึ้นปฏิบัติงาน เพราะในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาที่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในผลัดตึกกำลังเดินทางมายังสนามบินสุวรรณภูมิเพื่อปฏิบัติงาน การประกาศดังกล่าวทำให้เจ้าหน้าที่บางส่วนเดินทางกลับบ้านหรือที่พัก ละทิ้งไม่มาปฏิบัติงานตามหน้าที่ เช่น เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ขนถ่ายกระเป๋าสัมภาระ ฯลฯ บางเที่ยวบินที่บินออกไปไม่มีการตรวจสัมภาระ (ดังรายละเอียดในคำชี้แจงของว่าที่ร้อยตรีหญิงโสภณ แดงเทศ)

๔. ตามเอกสารที่การทำอากาศยานสุวรรณภูมิได้มีไปยังบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และได้ชี้แจงประเด็นมาตรการรักษาความปลอดภัยของการทำอากาศยานสุวรรณภูมิว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานของภาคผนวกที่ ๑๗ ของอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Annex 17 to Convention on International Aviation) ซึ่งเป็นมาตรฐานปฏิบัติสากลในเรื่องการรักษาความปลอดภัยนั้น

คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นว่า แม้ว่ามาตรฐานปฏิบัติดังกล่าวจะกล่าวถึงความรับผิดชอบของรัฐหรือประเทศผู้ลงนาม (Contracting State) เป็นหลักในทุก ๆ เรื่อง แต่บริษัทการทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งแปรรูปมาจาก “การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย” ในอดีต ก็ยังคงต้องรับผิดชอบเป็นหน่วยงานหลักที่จะต้องปฏิบัติภารกิจในการประสานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดมาตรฐานการปฏิบัติด้านความปลอดภัย นำเสนอต่อรัฐบาลถึงผลการปฏิบัติด้านความปลอดภัยเพื่อให้ช่วยสั่งการหรือสนับสนุนในด้านต่างๆ ติดตามผลการปฏิบัติด้านการรักษาความปลอดภัย ฯลฯ เพื่อให้

เป็นไปตามมาตรฐานสากลดังที่ปรากฏในภาคผนวกที่ ๑๗ ดังกล่าวข้างต้น อาทิ ในภาคผนวกที่ ๑๗ ข้อ ๓.๔ การควบคุมคุณภาพ (Quality Control)

“3.4.1 Each Contracting State shall ensure that the persons implementing security controls are subject to background checks and selection procedures.

3.4.2 Each Contracting State shall ensure that the persons implementing security controls poses all competencies required to perform their duties and are appropriately trained according to the requirement of the national aviation security program and that appropriate records are maintained up to date. Relevant standards of performance shall be established and initial and periodic assessments shall be introduced to maintain those standards”

บริษัทการทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ควรที่จะปิดความรับผิดชอบดังกล่าว โดยการชี้แจงแต่เพียงว่ามาตรการที่จัดทำตามภาคผนวกที่ ๑๗ ข้างต้นนั้น “เป็นมาตรการในการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security) รวมทั้งการป้องกันการลักขโมย หรือ ก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการบินต่างๆ ในภาวะปกติเท่านั้น”

๕. คณะอนุกรรมาธิการฯ มีความเห็นว่า เจ้าหน้าที่ที่มาชี้แจงแก่คณะอนุกรรมาธิการฯ ไม่ได้ให้ข้อเท็จจริงที่ชัดเจนในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและมีได้เป็นผู้อยู่ในเหตุการณ์ที่สามารถให้รายละเอียดอันจะเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาของคณะอนุกรรมาธิการฯ



แหล่งที่มาของข้อมูล

- บันทึกการประชุมคณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ครั้งที่ ๒
- บันทึกการประชุมคณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ครั้งที่ ๓
- บันทึกการประชุมคณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ครั้งที่ ๔
- หนังสือร้องเรียนของ นางสาวชดา นันทะพานิชสกุล เรื่องขอความเป็นธรรมให้หาผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในกรณีการบินไทยไม่ยอมบินตามวันเวลาที่กำหนด ลงวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๑
- หนังสือประกอบการชี้แจงของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เรื่อง ข้อมูลข้อเท็จจริงเรื่องร้องเรียนขอความเป็นธรรม ชดใช้ค่าเสียหาย นางสาวชดา นันทะพานิชสกุล ที่ เอส๔/๔๕๐๓๘ทส ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๒
- อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับข้อตกลงระหว่างประเทศทางอากาศ ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอเมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๒
- พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒
- ประกาศผู้ทำงานในอากาศ ออกโดย ดอนเมือง NOTAM office (สำนักงานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบินของบริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- หนังสือชี้แจงจาก บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไปยังบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ที่ ทสภ.๑/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๑
- หนังสือชี้แจงจากรองปลัดกระทรวงคมนาคม (อดีตอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศในขณะเกิดเหตุการณ์) ชี้แจงข้อเท็จจริงกรณีมีคำสั่งระงับการให้บริการ ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ คค ๐๒๐๖/๑๙๕๖ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๒
- หนังสือชี้แจงจาก ผู้อำนวยการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ ทอท. ๒๒๖๖/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๕๒
- พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. ๒๕๒๒
- พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗
- พระราชกฤษฎีกากำหนดอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พ.ศ. ๒๕๕๕
- อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- GENERAL CONDITIONS OF CARRIAGE (FOR PASSENGERS AND BAGGAGE IATA RECOMMENDED PRATICE 1724
- THAI AIRWAYS TERM AND CONDITIONS



LIRT

ภาคผนวก ก



93/83 หมู่บ้านกรีนวิลล์ ถ.บางนา

ต.บางโจลง อ.บางพลี

จ.สมุทรปราการ 10540 สำนักงานบริหารทั่วไป

สำนักกรรมการ ๓ สำนักงานเลขานุการวุฒิสภา

รับที่ ๕๙๙ / ๒๕๕๑

วันที่ ๒๖ / ๑๑ / ๕๑ เวลา ๙.๒๙ น.

ส่ง คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนดำเนินการ

วันที่ 9 ธันวาคม 2551

เรื่อง ขอความเป็นธรรมให้หาผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในกรณีที่การบินไทยไม่ยอมบินตามวันเวลาที่กำหนด

เรียน ประธานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1.สำเนาหนังสือเชิญให้ไปร่วมงานรับปริญญาของน.ส.วิชุดา นันทะพานิชสกุล
- 2.บัตรโดยสารที่ดิฉันได้จ่ายเงินไป และเช็คอินไปเรียบร้อยแล้ว แต่เครื่องบินระงับการเดินทาง 3 ที่นั่ง
- 3.ค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายไปล่วงหน้า
- 4.ค่าทำวีซ่า 2 คน

ด้วยดิฉันต้องเดินทางไปงานรับปริญญาของบุตรสาว ที่ประเทศ UK. ในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 จึงต้องเดินทางใน คืนของวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 โดยเที่ยวบินของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เที่ยวบินที่ TG 910 Bangkok – London ออกเดินทางเวลา 00.15 วันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 จำนวนผู้เดินทางทั้งสิ้น 3 คน ดิฉันได้เดินทางไปถึงสนามบินสุวรรณภูมิตั้งแต่ช่วงเย็นของวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 และได้เช็คอินเพื่อรับตั๋วโดยสารและเช็คออกนอกประเทศผ่านด่านตม.เรียบร้อยแล้ว เวลา 23.30 น.ดิฉันไปพบเจ้าหน้าที่การบินไทยที่ห้องรับรองจึงได้ทราบดีว่าเจ้าหน้าที่ของการบินไทยมีการโทรติดต่อกับผู้บริหารระดับสูง ให้แจ้งกับผู้โดยสารว่าขอเลื่อนบินเป็นเวลา 7.30 น. ดิฉันจึงขอให้พนักงานการบินไทยโทรติดต่อขอเดินทางโดยสายการบิน Qantas / British Airway แทน ทั้งโทรขอให้อธิบดีกรมขนส่งทางอากาศช่วยด้วย ปรากฏว่าผู้โดยสารเต็มแล้วทั้งที่ดิฉันยินดีจ่ายเงินเอง เพราะกำหนดการเดินทาง Bangkok – London และกำหนดการบินออกจากสนามบินสุวรรณภูมิมีเวลาเดียวกันกับกำหนดการการบินของสายการบินไทย เครื่องบินของสายการบิน Qantas / British Airway สามารถบินออกจากสนามบินสุวรรณภูมิได้ แต่ทำไมเครื่องบินของสายการบินไทยไม่ยอมบิน ทั้งที่สายการบินนี้มีกำหนดการบินที่เหมือนกัน เมื่อเดินทางไม่ได้ดิฉันจึงไปนอนรอที่ห้องพักของคิงเพาเวอร์ แต่ปรากฏว่าเวลาเช้าพนักงานของการบินไทยแจ้งว่างดบิน โดยที่ไม่มีเจ้าหน้าที่คนใดของการบินไทยให้เหตุผลที่สมควรได้



๒๙/๑๕๕๑
1
1๒ ๑๑.๕๑

1
L I R T

อย่างไรก็ตามดิฉันเห็นว่าถ้าในคืนวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 นั้น หากดิฉันซื้อตั๋วเดินทางของสายการบิน Qantas / British Airway ก็จะได้เดินทางแล้ว ดิฉันได้ให้การไว้วางใจให้บริการของการบินไทย เพราะต้องการให้การสนับสนุนสายการบินของคนไทยด้วยกัน การที่เครื่องบินของการบินไทยไม่ยอมบิน จึงควรที่จะมีผู้รับผิดชอบค่าเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นกับดิฉัน การที่บุตรสาว พ่อ และแม่ พลาดโอกาสเดินทางไปรับปริญญา จึงทำให้บุตรสาวเสียใจมาก เพราะงานรับปริญญาเพื่อเป็นสิ่งตอบแทนและแสดงความสำเร็จกับการที่ได้พยายามศึกษาเล่าเรียนจนประสบความสำเร็จ และอดทนใช้ชีวิตอยู่ต่างแดนโดยลำพังมาตลอดหลายปี มีกันได้แค่ครั้งเดียวในชีวิต และวันที่รับปริญญาคงจะเลื่อนกันไม่ได้ ไม่เหมือนกับการเดินทางเพื่อไปพักผ่อนเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายไปล่วงหน้าแล้วมีดังนี้ :

- เครื่องบิน เพื่อเดินทางต่อไปยังเมือง Aberdeen โดย British Airway, London - Aberdeen เป็นเงิน	= 333 British Pounds(GBP)
- ค่าตั๋วรถไฟของ First ScotRail ระหว่างเมืองต่างๆ รวมทั้งสิ้น	= 99 GBP
- ค่าเที่ยวบินภายใน UK จาก Edinburgh to Cardiff สายการบิน Baby BMI เป็นจำนวนเงิน	= 121.41 GBP
- ค่าที่พักตามเมืองต่างๆ : Mercure Lodge Hotel, Cardiff	= 80 GBP
Alexandra Hotel, London	= 86 GBP
Averon Guest House, Edinburgh	= 72 GBP
รวมค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายล่วงหน้าไปแล้วทั้งสิ้น	<u>791.41 GBP x 54.27 THB = 42,949.82 บาท</u>
นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายในการขอวีซ่าเข้า UK อีก 2 คน เป็นเงิน	<u>8,600 บาท</u>
และค่าตัวเครื่องบินกับการบินไทย 3 ที่นั่งอีก เป็นเงิน	<u>143,910 บาท</u>
รวมค่าใช้จ่ายจากการที่ไม่ได้เดินทางครั้งนี้เป็นเงินทั้งสิ้น	<u>195,459.82 บาท</u>

จึงขอให้กรมการฯ ช่วยหาผู้รับผิดชอบ เช่น บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน), บริษัท การท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน), วิทยุการบิน และ การขนส่งทางอากาศ ที่จะต้องจ่ายค่าเสียหายให้กับผู้โดยสารจากเหตุที่การบินไทยไม่ยอมบินในเวลาที่ต้องบินด้วย จะเป็นพระคุณอย่างยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นางสุชาดา นันทพานิชกุล)

โทร.081-696-3982



LI RT



UNIVERSITY
OF ABERDEEN

Registry
University Office
King's College
Aberdeen AB24 3FX
Scotland
United Kingdom

From: Ms J Whalen, Registry Services
Tel: 01224 - 272042
Fax: 01224 - 273386
E-mail: j.whelen@abdn.ac.uk

05 November 2008

To Whom It May Concern

This is to confirm that Vichuda Nantapanichsakul has been studying at this University, following a postgraduate degree programme leading to the award of the degree of Master of Laws (Oil & Gas Law).

She is expected to graduate at a ceremony on Thursday 27 November 2008 to which she is entitled to invite guests and I understand she has invited Mrs Suchada Nantapanichsakul (Parent) and Mr Vinai Nantapanichsakul (Parent).

The undersigned will be happy to answer any questions.

J Whalen



THAI ECONOMY

Boarding Pass



ECONOMY Boarding Pass

NAME OF PASSENGER / ชื่อ - นามสกุล

NANTAPANICHSAKUL.VIC
BANGKOK / BKK
LONDON / LHR

TG910 26NOV 44C
Y

2335

ETKT 2172524066968

129



GATE CLOSES 10 MINUTES BEFORE DEPARTURE

ประตูทางออกขึ้นเครื่องปิด 10 นาที ก่อนเวลาที่กำหนด

BKK1CKBH17
BKKA51

NAME OF PASSENGER / ชื่อ - นามสกุล

NANTAPANICHSAKUL.VIC
BANGKOK / BKK
LONDON / LHR
THAI AIRWAYS INTL.

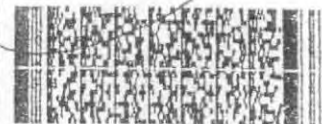
ชื่อ/นามสกุล

สายการบิน

ชื่อ/นามสกุล

ชื่อ/นามสกุล

TG 910 Y 26NOV 129
2335 44C



BKKA51

THAI ECONOMY

Boarding Pass



ECONOMY Boarding Pass

NAME OF PASSENGER / ชื่อ - นามสกุล

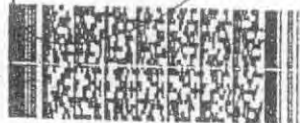
NANTAPANICHSAKUL.SUC
BANGKOK / BKK
LONDON / LHR

TG910 26NOV 44B
Y

2335

ETKT 2172523985786

128



GATE CLOSES 10 MINUTES BEFORE DEPARTURE

ประตูทางออกขึ้นเครื่องปิด 10 นาที ก่อนเวลาที่กำหนด

BKK1CKBH17
BKKA51

NAME OF PASSENGER / ชื่อ - นามสกุล

NANTAPANICHSAKUL.SUC
BANGKOK / BKK
LONDON / LHR
THAI AIRWAYS INTL.

ชื่อ/นามสกุล

สายการบิน

ชื่อ/นามสกุล

ชื่อ/นามสกุล

TG 910 Y 26NOV 128
2335 44B



BKKA51

THAI ECONOMY

Boarding Pass



ECONOMY Boarding Pass

NAME OF PASSENGER / ชื่อ - นามสกุล

NANTAPANICHSAKUL.VIN
BANGKOK / BKK
LONDON / LHR

TG910 26NOV 44A
Y

2335

ETKT 2172523985785

127



GATE CLOSES 10 MINUTES BEFORE DEPARTURE

ประตูทางออกขึ้นเครื่องปิด 10 นาที ก่อนเวลาที่กำหนด

BKK1CKBH17
BKKA51

NAME OF PASSENGER / ชื่อ - นามสกุล

NANTAPANICHSAKUL.VIN
BANGKOK / BKK
LONDON / LHR
THAI AIRWAYS INTL.

ชื่อ/นามสกุล

สายการบิน

ชื่อ/นามสกุล

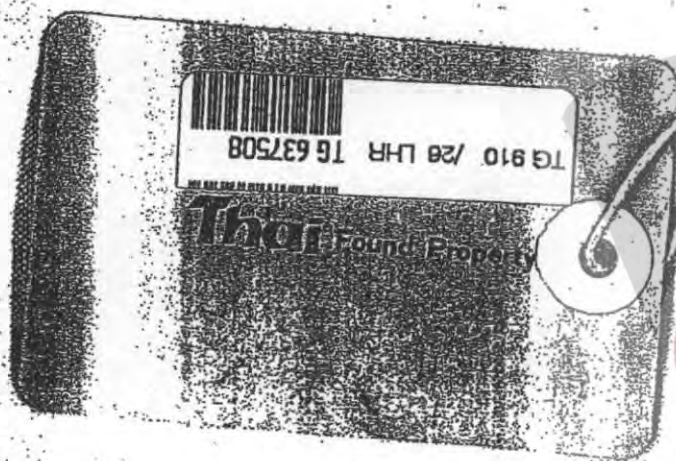
ชื่อ/นามสกุล

TG 910 Y 26NOV 127
2335 44A



BKKA51

Legislative Institutional Repository of Thailand



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

ภาคผนวก ข





Thai Airways International Public Company Limited
89 Vibhavadi Rangsit Road, Bangkok 10900, Thailand
Tel : 66 (0) 2545-1000, 66 (0) 2695-1000

คณะอนุกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพ และการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา
ชั้น 12 อาคารสุขประพฤติ ถนนประชาชื่น
แขวง บางซื่อ เขต บางซื่อ
กรุงเทพฯ 10800

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
ฝ่ายประชาสัมพันธ์
วันที่ ๒๖ ก.พ. ๒๕๕๒
ที่ ก.อ.ร.น.ค.ร.บ.๒๕๕๒/๒๖

ที่ เอส4/048038ทส

16 กุมภาพันธ์ 2552

เรื่อง ข้อมูลข้อเท็จจริงเรื่องร้องเรียนขอความเป็นธรรม ชดใช้ค่าเสียหาย คุณสุชาดา นันทะพานิชสกุล

เรียน คณะอนุกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพ และการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา

ตามที่คุณสุชาดา นันทะพานิชสกุล ได้มีหนังสือร้องเรียน กรณีขอความเป็นธรรม ให้หาผู้รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหาย ในกรณีที่การบินไทยไม่ยอมบินตามวันเวลาที่กำหนด ในเที่ยวบินที่ TG910 / 26NOV เส้นทางกรุงเทพ – ลอนดอน เวลา 00.15 น. ทำให้ผู้ร้องเรียนได้รับความเดือดร้อน ผ่านคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา ซึ่งในการนี้คณะกรรมการฯ ได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการฯ เป็นผู้พิจารณา โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มอบหมายให้คุณต้น โลหารขุน ผู้จัดการกองบริการลูกค้าสัมพันธ์ เป็นตัวแทนบริษัทฯ เข้าชี้แจงข้อมูลข้อเท็จจริง เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2552 ซึ่งที่ประชุมฯ ได้มอบคำถามเพื่อให้ขยายผล และตอบกลับนั้น

บริษัทฯ ใคร่ขอชี้แจงคำตอบดังมีรายละเอียด ดังนี้

1. การทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกาศหยุดให้บริการชั่วคราวเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและเครื่องบินตั้งแต่วันที่ 21.00 น. ของวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 ตามเอกสารแนบ 1
2. บริษัท การบินไทยฯ ได้ดูแลผู้โดยสารที่ตกค้างอยู่ภายในสนามบินบริเวณ Airside โดยสั่งการให้พนักงานเข้าไปเชิญผู้โดยสารและพาไปพัก ณ บริเวณห้องพักรับรองของผู้โดยสารชั้นธุรกิจทั้งด้าน Zone D และ E โดยมีพนักงาน Lounge คอยดูแลอาหารว่างและเครื่องดื่ม ตามเอกสารแนบ 2 4 และ 5
3. บริษัท การบินไทยฯ ได้แจ้งให้ผู้โดยสารทราบว่า การทำอากาศยานสุวรรณภูมิได้ใช้ระบบเสียงตามสาย ประกาศให้พนักงานและผู้โดยสารทุกคนที่อยู่ในอาคารผู้โดยสารอพยพออกจากตัวอาคาร พร้อมทั้งเปิดสัญญาณแจ้งภัย (ไซเรน) ตามเอกสารแนบ 2
4. รายละเอียดตามเอกสารแนบ 4 และ 5
5. รายละเอียดตามเอกสารแนบ 5
6. การทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกาศระงับการให้บริการเฉพาะเที่ยวบินขาออกตั้งแต่วันที่ 23.30 น. ของวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 ตามเอกสารแนบ 2 และ 3



LIRI

Legislative Institutional Repository of Thailand

บริษัทฯ ขอขอบพระคุณที่ท่านกรุณาให้โอกาสในการเข้าชี้แจงข้อเท็จจริง จึงเรียนมาเพื่อโปรด
กรุณาทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(ดัน โสหารขุน)

ผู้จัดการกองบริการลูกค้าสัมพันธ์
กองบริการลูกค้าสัมพันธ์

กองบริการลูกค้าสัมพันธ์

โทร. 02 545-1947

โทรสาร 02 545-3841

NEWS RELEASE



ข่าวเผยแพร่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

วันที่ 25 พ.ย. 2551

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหยุดให้บริการชั่วคราว

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกาศหยุดให้บริการชั่วคราว เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและเครื่องบิน

นายเสรีรัตน์ ประสุตานนท์ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ประกาศปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ตั้งแต่วันที่ 21.00 น. ของวันนี้ (25 พ.ย. 51) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) จะหยุดให้บริการชั่วคราว เนื่องจากขณะนี้กลุ่มพันธมิตรได้เดินทางมาชุมนุมบริเวณอาคารผู้โดยสารแล้ว แม้ว่าจะได้มีการเจรจาข้อร้องเรียนแล้วก็ตาม แต่กลุ่มพันธมิตรที่ยังยืนยันที่จะเคลื่อนขบวนเข้าปิดล้อมอาคารผู้โดยสาร ดังนั้นเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร คนจึงจำเป็นต้องหยุดให้บริการเที่ยวบินและปิดการเข้า-ออกอาคารผู้โดยสาร ชั่วคราว จนกว่าเหตุการณ์จะเข้าสู่ภาวะปกติ ทั้งนี้หากมีความตึงเครียด ทสภ. จะมีการแจ้งให้ทราบต่อไป สำหรับผู้โดยสารที่ต้องการตรวจสอบข้อมูลการเดินทาง สามารถติดต่อสอบถามได้ที่ โทรศัพท์ 0-2132-1882 และ 0-2132-1888 ทั้งนี้หากมีการเปลี่ยนแปลงให้ทราบเป็นระยะๆ

ฝ่ายกิจการพิเศษ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
นุชบา โทร.081-701-4918
อโนชา โทร. 085-211-9540
(ครั้งที่ 7 เวลา 21.00 น.)



Legislative Institutional Repository of Thailand

วันที่/เวลา	เหตุการณ์	การป้องกันและการปฏิบัติงาน
วันอังคาร 25 พ.ย. 51 15:30 น.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ได้รับข่าวว่ากลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย กำลังเคลื่อนขบวนเข้าทางยกระดับ เพื่อเดินทางมาชุมนุมหน้าอาคารผู้โดยสาร ณ สนามบินสุวรรณภูมิ 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ แจ้งให้ทราบงานที่เกี่ยวข้องและฝ่ายบริหารทราบ เพื่อฝ่ายกองสถานการณ์ และขอฝ่ายบริหารสั่งการ
16:30 น.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ กลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตยเคลื่อนตัวใกล้อาคารผู้โดยสารขาออก ชั้น 4 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ผู้บังคับบัญชาระดับสูงสั่งการให้ผู้จัดการสนามบิน และผู้จัดการประจำลัดติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด เพื่อวางแผนงานและดูแล แก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นต่อไป ▶ โดยผู้จัดการสนามบินได้เดินทางไปยังอาคารปฏิบัติการของการบินไทยฯ ชั้น 9 เพื่อจะได้ประเมินสถานการณ์ได้อย่างถูกต้องต่อไป
18:00 น.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ กลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตยได้เคลื่อนขบวนถึงอาคารผู้โดยสารขาออกชั้น 4 และชุมนุมอยู่บริเวณด้านหน้าอาคารระหว่างประตู 2 ถึงประตู 6 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ผู้จัดการผลัดได้ประกาศแจ้งพนักงาน KP, LP ในส่วนของ Landside ให้ขึ้นไปชั้น 5 ก่อน ต่อมาเมื่อประเมินจำนวนคนที่ย่อยเพิ่มขึ้นของกลุ่มผู้ชุมนุม จากนั้นได้แจ้งประกาศให้พนักงานทุกคนย้ายเข้าไปที่ Airside เพื่อความปลอดภัยและช่วยดูแลผู้โดยสารซึ่งได้เข้านอนเข้าไปก่อนหน้าแม้ว่าแต่ยังไม่สามารถเดินทางออกจากกรุงเทพฯ ได้
21:00 น.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ การทำฯ ได้ขอให้ตัวแทนของการบินไทยฯ และตัวแทนของกรมการบริหารธุรกิจการบินกรุงเทพฯ ได้ประจำที่ CCC ของการทำฯ ที่ตึก AIMS หลังจากประเมินสถานการณ์แล้ว ประธานในที่ประชุมได้ออกคำสั่งให้สนามบินปิดตั้งแต่ 22:00 น. เป็นต้นไป โดยไม่มีกำหนด 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ คุณมนิมา ฝ่ายบริหารสูงสุดในเวลานั้น และผู้บริหารจากฝ่ายอื่นๆ ได้เดินทางไปยัง War Room โดยได้สั่งการโดยตรงจากห้องประชุม พร้อมทั้งแลกเปลี่ยนสถานะการณ์ตลอดเวลา
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ การเปิดสัญญาณแจ้งภัยและประกาศเสียงตามสาย สร้างความสับสนให้ทั้งพนักงานและผู้โดยสารโดยทั่วกัน เนื่องจากไม่มีการชี้แจงจากประชาสัมพันธ์ของการทำงาน เมื่อมีการสอบถาม ▶ ผู้จัดการประเมินผลได้สั่งการให้พนักงานทุกคนทำงาน พึงคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาของการบินไทยเท่านั้น พร้อมทั้งได้ย้ำว่า ต้องพึงคำสั่งจากทางฝ่ายบริหารเท่านั้น 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ การเปิดสัญญาณแจ้งภัยและประกาศเสียงตามสาย สร้างความสับสนให้ทั้งพนักงานและผู้โดยสารโดยทั่วกัน เนื่องจากไม่มีการชี้แจงจากประชาสัมพันธ์ของการทำงาน เมื่อมีการสอบถาม ▶ ผู้จัดการประเมินผลได้สั่งการให้พนักงานทุกคนทำงาน พึงคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาของการบินไทยเท่านั้น พร้อมทั้งได้ย้ำว่า ต้องพึงคำสั่งจากทางฝ่ายบริหารเท่านั้น

วันที่/เวลา	เหตุการณ์	การป้องกันและภาวะปฏิบัติงาน
22:00 น.	<p>ผู้จัดการผลิตภัณฑ์แจ้งรายละเอียดเที่ยวบินที่ยกเลิก และจำนวนผู้โดยสารที่ตกค้าง อยู่ใน TRANSIT AREA ดุสิตธานี ได้สั่งการให้เที่ยวบิน TG640/24NOV BKK-NRT STD 22.35 น. เป็นเที่ยวบินสุดท้ายที่สามารถ เดินทางออกจาก สนามบินสุวรรณภูมิสุดท้ายได้ เนื่องจากหลังจากนี้มีความเสี่ยงต่อ ผู้โดยสารและอากาศยานสูง อีกทั้งหน่วยรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ได้ปิด ประตูเข้า-ออกส่วนใหญ่แล้ว</p> <p>ในเวลาต่อมา การท่าอากาศยาน NOTAM ว่า Airport Closed for Departure</p>	<p>ผู้จัดการผลิตภัณฑ์ได้แจ้งให้พนักงานที่รับผิดชอบเที่ยวบินนั้น ทำการนำผู้โดยสารเข้าเครื่องบินเสร็จในเวลา 23.19 น. จำนวนผู้โดยสารในเที่ยวบินนี้ทั้งหมด คือ 41C - 335Y + 1 INF</p> <p>ผู้จัดการผลิตภัณฑ์ได้สั่งการให้พนักงานที่อยู่ในส่วนของอาคารผู้โดยสารอยู่ ณ ที่ทำการน้อยที่สุด โดยทั้งหมดขอให้เข้าไปอยู่ในส่วนของ Airside เพื่อรอการส่งการต่อไป</p>
วันพุธที่ 26 พ.ย. 51 01:00 น.	<p>การท่าอากาศยานแจ้งว่า เที่ยวบิน TG640/24NOV BKK-NRT STD 22.35 น. เป็นเที่ยวบินสุดท้ายที่สามารถ เดินทางออกจาก สนามบินสุวรรณภูมิสุดท้ายได้ เนื่องจากหลังจากนี้มีความเสี่ยงต่อ ผู้โดยสารและอากาศยานสูง อีกทั้งหน่วยรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ได้ปิด ประตูเข้า-ออกส่วนใหญ่แล้ว</p> <p>ในเวลาต่อมา การท่าอากาศยาน NOTAM ว่า Airport Closed for Departure</p> <p>การท่าอากาศยานแจ้งว่า เที่ยวบิน TG640/24NOV BKK-NRT STD 22.35 น. เป็นเที่ยวบินสุดท้ายที่สามารถ เดินทางออกจาก สนามบินสุวรรณภูมิสุดท้ายได้ เนื่องจากหลังจากนี้มีความเสี่ยงต่อ ผู้โดยสารและอากาศยานสูง อีกทั้งหน่วยรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ได้ปิด ประตูเข้า-ออกส่วนใหญ่แล้ว</p> <p>ในเวลาต่อมา การท่าอากาศยาน NOTAM ว่า Airport Closed for Departure</p>	<p>พนักงานรับทราบจากข้อมูลข้างต้น</p> <p>พนักงานได้แยกออกเป็น 2 ส่วน โดยส่วนหนึ่งยังคงอยู่ใน Landside และอีกส่วนหนึ่งเดินทางไป ประจักษ์ตึกปฏิบัติการของการบินไทย (OPC)</p> <p>ฝ่ายบริหาร และพนักงานบางส่วนได้รับอนุญาตให้กลับบ้านได้ เพื่อพักผ่อนและเตรียมความพร้อมในตอนเช้า</p>
07:00 น. ถึง 10:00 น.	<p>ในส่วนของการท่าอากาศยาน โดยพันธมิตรโปรดucer ออกทั้งหมด เนื่องจาก การเจรจาประสบความสำเร็จ โดยอนุญาตให้สามารถนำเครื่องและผู้โดยสารเข้าไปได้ทั้งหมด</p>	<p>ฝ่ายบริหาร ได้กำหนดให้ห้อง ECC/Emergency Control Center ชั้น 8 ณ ตึกปฏิบัติการ OPC เป็นห้องบัญชาการและศูนย์ข้อมูลของฝ่ายบริหารทั้งหมด ส่วนพนักงานให้รอฟังคำสั่งอยู่ ณ ชั้น 8 ของ</p>

วันที่/เวลา	เหตุการณ์	การป้องกันและภาวะปฏิบัติงาน
		<ul style="list-style-type: none"> ➢ ห้องโถงชั้นล่าง ส่วนห้องประชุมทั้งหมดของชั้น 3 ใช้เป็นห้องทำงานของแผนกต่างๆ ถูกจัดเป็นห้องรับรอง เพื่อช่วยผู้โดยสารที่ยังตกค้างอยู่ โดยบริษัทฯ ได้อำนวยความสะดวกในส่วนของอาหารและเครื่องดื่ม ➢ ประสานกับสถานีต่างประเทศของการบินไทยทั้งหมด ให้ช่วยเหลือผู้โดยสาร โดยเฉพาะผู้โดยสารที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ประเทศอื่นๆ ให้โอนไปโดยตรง ➢ ผู้โดยสารต่างจังหวัด บริษัทฯ ได้จัดรถทุกประเภท เพื่อให้ไปถึงยังจุดหมายปลายทาง โดยบริษัทฯ ได้สำรองจ่ายไปบางส่วนก่อน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ➢ ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือหากพักตามโรงแรมต่างๆ ให้นำมากที่สุด โดยฝ่ายการเงินได้ส่งหนังสือยืนยันการจ่ายเงิน ➢ พนักงานในเวรเข้าได้เข้าไปเปลี่ยนพนักงานในพลัดตก พร้อมทั้งได้สั่งอาหารหลัก, อาหารเด็ก, ผ้าอ้อม และผ้าอนามัย เข้าไปบริการผู้โดยสารที่ยังตกค้างอยู่ภายในส่วนของ Landside
10:00 น.	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ฝ่ายบริหารฯ ได้แจ้งให้พนักงานพร้อม เพื่อจะนำผู้โดยสารประมาณ 6,000 คน ออกจากอาคารผู้โดยสาร 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ประสานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง กรณีต้องมีการทำประกันสำหรับผู้โดยสารที่ถือหนังสือเดินทางซึ่งไม่ได้รับอนุญาต ตรวจลงตรา เพื่อเข้าประเทศไทยตามกฎหมายตรวจคนเข้าเมือง ➢ จัดผู้โดยสารเป็นกลุ่มๆ ละ 20 คน (โดยนำผู้โดยสารที่เดินทางกับการบินไทยออกก่อน) และทยอยนำไปตรวจหนังสือเดินทาง โดยประสานกับผู้จัดการประจำเที่ยวบิน ซึ่งดูแลอยู่บริเวณคาน์เตอร์ของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ส่วนผู้โดยสารของการบินอื่นๆ เจ้าหน้าที่ของแต่ละสายการบินได้ประสานกับผู้จัดการและเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง เพื่อดำเนินการนำผู้โดยสารออกจาก Airside เพื่อผ่านกระบวนการตรวจคนเข้าเมือง
10:30 น.	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ได้รับแจ้งว่า มีจำนวนผู้โดยสารตกค้างอยู่ในส่วนของ Airside ซึ่งเป็นผู้โดยสารต่อเครื่องบินจำนวนมาก ประมาณ 6,000 คน ทำให้เกิดความแออัดบริเวณ 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ผู้จัดการประจำลัดตประธาน AOT ขอเปิด Boarding Gate D4 เพื่อให้ผู้โดยสารในแถวที่กำลังรอรับการตรวจหนังสือเดินทาง สามารถเข้าไปนั่งพักรอและนำอาหารกลางวันอาหารว่างมาบริการ

วันที่/เวลา	เหตุการณ์	การป้องกันและภาวะปฏิบัติงาน
	Immigration Counters จนเกิดแถวยาวสั้นออกนอกบริเวณ	ผู้โดยสารรวมทั้งพนักงานผู้ปฏิบัติงานและเจ้าหน้าที่ต่างๆ ที่ปฏิบัติหน้าที่ ณ ขณะนั้น เช่น ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง, ศุลกากร, เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย, AOT (ทาง Catering นำส่งที่ Boarding Gate-D4 เวลา 11:30 น.)
14:00 น.	➢ เสร็จสิ้นกระบวนการผ่านการตรวจหนังสือเดินทางของผู้โดยสาร โดยมีผู้โดยสารบางส่วนที่ได้รับอนุญาตให้ทำประกันลง BKK ด้วย	➢ ผู้จัดการและพนักงานที่เกี่ยวข้องทำงานส่งสื่อประกัน
14:30 น.	➢ นำผู้โดยสารทั้งหมดไปส่งตามจุดหมายต่างๆ และโรงแรมที่จัดเตรียมไว้	<ul style="list-style-type: none"> ➢ จัดหารถบัสจำนวน 76 คัน, เก๋ง และแท็กซี่ เพื่อนำส่งผู้โดยสาร ➢ ทีมของผู้จัดการผลิตภัณฑ์ และพนักงานดูแลผู้โดยสารภาคพื้น ร่วมกันอำนวยความสะดวกในการจัดคิวผู้โดยสารขึ้นรถ ซึ่งพบว่าจำนวนผู้โดยสารมีมากกว่า 3,000 คน จึงเกิดความแออัดบริเวณจุดขึ้นรถ บริเวณหน้าเข้า ดังนั้น จึงประสานกับการท่าอากาศยานเพื่อลดความแออัดบริเวณจุดขึ้นรถ ➢ ผู้โดยสารบางส่วนไปผ่านทางขึ้น 3 เพื่อไปขึ้นรถที่อาคารจอดรถชั้น 5 กระบวนการเสร็จสิ้นประมาณ 16:00 น. ➢ การท่าอากาศยานกับกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา จัดหารถมารับส่งผู้โดยสารในการส่วนที่การบินไทยฯ ไม่สามารถหาได้ทัน
	➢ ขอขานำผู้โดยสารเข้าที่พักตามโรงแรมต่างๆ ที่จัดไว้ในกรุงเทพฯ (โรงแรม Ambassador, Indra, Radisson) เกิดปัญหาจากจำนวนห้องพักไม่เพียงพอ	➢ นำผู้โดยสารบางส่วนเข้ามาที่ตึกปฏิบัติการ OPC เพื่อรอฝ่ายบริหาร ประสานกับกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา จนกระทั่งจัดหาห้องพักเพิ่มเติมและได้ข้อสรุปว่า สามารถเข้าพักได้ที่โรงแรม Ambassador จอมเทียน, พัทยา
18:30 น.	➢ เนื่องจากพนักงานไม่สามารถเข้าปฏิบัติหน้าที่ที่อาคารผู้โดยสารได้ ฝ่ายบริหารได้ประกาศให้พนักงานทางด้านปฏิบัติการทั้งหมดกลับบ้านไม่ได้ และขอไม่รอฟังคำสั่ง และพร้อมมาปฏิบัติงานได้ตลอดเวลา	➢ ผู้จัดการเที่ยวบินไม่ได้หรือและตกลงกันว่า พนักงานมีตารางปฏิบัติงานในแต่ละวันให้มาเข้าเวรเวลา 08:00 น. เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการกลับเข้าปฏิบัติหน้าที่ได้ทุกเมื่อ
สิ้นสุดหลัง	➢ การชุมนุมยังคงมีต่อเนื่อง โดยผู้เข้าร่วมมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และมีกรปิด	➢ ฝ่ายบริหาร แจ้งทางแผนกประชาสัมพันธ์ (4P) ประกาศแจ้งชาวทง SMS ให้พนักงานสังกัดภาค

วันที่/เวลา	แหล่งข้อมูล	การป้องกันและการปฏิบัติงาน
27 พ.ย. 51 08:00 น.	<p>เส้นทางจราจรบริเวณทางยกระดับเข้าสนามบินโดยกลุ่มผู้ชุมนุม</p> <p>➢ การทำฯ ได้ออก NOTAM และสั่งปิดสนามบินต่อไป โดย NOTAM จากการออกทุก 24 ชั่วโมง เป็นทุก 2 วัน เพื่อสยบการบินได้วางแผนและเตรียมการ</p>	<p>พื้นที่ปฏิบัติงานทางด้านการรอฟังคำสั่งอยู่ที่บ้าน สำหรับเวรเช้า และเวรบ่ายให้โทรศัพท์ตรวจสอบสถานการณ์ที่แผนก RMSMS ของแต่ละต้นสังกัด</p> <p>➢ มีพนักงานบางส่วนไม่ได้รับข่าว ยังเดินทางมาที่สนามบิน แต่ไม่สามารถเข้าไปปฏิบัติงานได้</p> <p>➢ ทางผู้จัดการประจำสลัด ได้แจ้งย้ำให้พนักงานทุกคนรอฟังข่าวที่บ้าน และจัดพนักงานจำนวน 2 ท่านประจำที่ RMSMS ซึ่งใช้เป็นศูนย์ปฏิบัติการ</p>
21:00 น.	<p>➢ รัฐบาลประกาศใช้ พ.ร.บ. สถานการณ์ฉุกเฉินที่สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง</p>	<p>➢ ที่ประชุมฝ่ายบริหาร จัดพนักงานจากหน่วยงานต่างๆ ไปดูแลผู้โดยสารตามจุดบริการของการบินไทย เช่น Call Center สำนักงานใหญ่, TCAT, สนามบินดอนเมือง และสนามบินอุตะปะกา</p>
วันศุกร์ 28 พ.ย. 51 08:00 น.	<p>➢ การชุมนุมยังคงมีต่อไปหลังจากที่นายกรัฐมนตรีปฏิเสธการลาออกตามข้อเรียกร้องของกลุ่มผู้ชุมนุม</p>	<p>➢ ฝ่ายบริหารระดับสูงของฝ่ายฯ เรียกพนักงานระดับผู้จัดการขึ้นไปประชุม ณ ECC ตึกปฏิบัติการ OPC เพื่อประเมินสถานการณ์ และหาแนวทางในการช่วยเหลือผู้โดยสารให้สามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้</p> <p>➢ พนักงานระดับผู้จัดการประจำเที่ยวบินให้มาปฏิบัติงานตามปกติ ณ ตึก OPC โดยมีจุดประสงค์ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. รับทราบสถานการณ์และแผนงานจากที่ประชุมฝ่ายบริหาร 2. หาแนวทางการติดต่อสื่อสาร กรณีเรียกปฏิบัติหน้าที่ฉุกเฉิน โดยมอบให้หัวหน้าทีมแบ่งหน้าที่การส่งข่าวระหว่างพนักงานในทีมเดียวกัน 3. ระดมความคิดเห็นหาหลักการปฏิบัติงานเพื่อรองรับปัญหาหลังสนามบินสามารถเปิดดำเนินการ
20:00 น.	<p>➢ รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ประกาศผ่านทุกสื่อว่า มีนโยบายเปิดศูนย์เช็คอินผู้โดยสาร 4 จุด ณ โรงแรม Centara Grand, โรงแรม Asia, โรงแรม Ambassador จอมเทียน พัทยา, TCAT (Thai City Air Terminal) ถนนรัชดา</p>	<p>➢ ฝ่ายบริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ และซึ่งอำนวยความสะดวกเท่าที่เวลา และพื้นที่ที่อำนวยให้</p>
วันเสาร์	<p>➢ สนามบินยังคงปิดให้บริการเพราะกลุ่มผู้ชุมนุมอยู่เต็มบริเวณพื้นที่นอกอาคาร</p>	<p>➢ ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ เรียกประชุมฝ่ายบริหารปฏิบัติการภาคพื้น และ พนักงานระดับ 8 ขึ้น</p>

วันที่/เวลา	เหตุการณ์	การป้องกันและการปฏิบัติงาน
<p>29 พ.ย. 51 09:00 น.</p> <p>ผู้โดยสารและมีบางส่วนอยู่ในตัวอาคารด้วย โดยมีข่าวจะการสลายการชุมนุมแพร่จากสื่อสาธารณะ เช่น โทรทัศน์และวิทยุ แต่ยังคงไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลหรือหน่วยงานเกี่ยวข้อง ผู้โดยสารจำนวนมากทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศได้ เดินทางมาที่สำนักงานใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อสอบถามข่าวตบตีหน้าเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการเปิดทำการการบิน และสำรวจที่นั่งล่วงหน้า</p>	<p>ไป ให้ฝ่าย ECC จากอาคารปฏิบัติการ OPC สุวรรณภูมิ ไปยังอาคาร 3 สำนักงานใหญ่ โดยมีสาระดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มอบหมายควมรับผิดชอบให้แก่บุคคลผู้โดยสารภาคพื้น เพื่อผู้ดูแล และแยกผู้โดยสารที่พิทตามโรงแรมต่างๆ ให้ได้ตามเที่ยวบินที่จะเปิดบินให้บริการตามจุดหมายปลายทาง และให้ประสานงานแผนกตรวจรับเอกสารการเดินทาง ทำการ Pre Check-in ผู้โดยสาร ก่อนนำไปขึ้นรถบัส และเครื่องบินที่สนามบินอุตะตะภาต่อไป 2. จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวก อันประกอบด้วยพนักงานจากหน่วยงานต่างๆ 3. ที่ประชุมรับทราบปัญหาการทำงานที่สนามบินอุตะตะภา ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 26 พ.ย. 51 เป็นต้นมา ว่ายังมีความสับสนเรื่องกองสั่งคน และอุปกรณ์การทำงานไม่เพียงพอ (เช่น เครื่อง Computer, Printer, Loading Equipment ต่างๆ เป็นต้น) เนื่องจากกาให้บริการผู้โดยสารจำนวนมากและเที่ยวบินต่างๆ ของสายการบินไทยและสายการบินต่างๆ 4. เปิดศูนย์บริการแจ้งข้อมูลข่าวสาร และสำรวจที่นั่ง รวมทั้งจัดเจ้าหน้าที่และเปลี่ยนบัตรโดยสารที่อาคาร 1 และอาคาร 3 สำนักงานใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด 5. เปิดศูนย์เช็คอินที่โรงแรม Centara Grand พร้อมให้บริการ 	
<p>10:00 น.</p> <p>➢ เปิดเช็คอินที่ Centara Grand Hotel</p> <p>➢ ผู้โดยสารจำนวนมากทราบข่าวการเปิดศูนย์เช็คอินจากสื่อสาธารณะ จึงได้เดินทางมาขอเช็คอินที่โรงแรม Centara Grand ซึ่งประกาศเปิดการเช็คอิน เที่ยวบิน ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - TG9939/29NOV08 UTP-SYD STD 1725H - TG6408/29NOV08 UTP-NRT STD 2230H 	<p>➢ พนักงานสังกัดหน่วยงานต่างๆ จากสำนักงานใหญ่ รวมถึงฝ่ายการตลาด, Programmer, พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน มาช่วยดูแลให้ข้อมูลแก่ผู้โดยสารเป็นอย่างดี แต่เนื่องจากผู้โดยสารมีจำนวนมาก ทำให้อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ที่เตรียมไว้ไม่เพียงพอ</p> <p>➢ ประสานงานขอืม Notebook จากแผนกสนับสนุนอุปกรณ์ (KQ) มาเพิ่ม เพื่อใช้ในการเช็คอิน และให้พนักงานทุกท่านสามารถนำ Notebook ส่วนตัวมาใช้ในการปฏิบัติงานได้ด้วยการดำเนินการเช็คอินที่ Centara Grand Hotel</p>	

วันที่/เวลา	เหตุการณ์	การป้องกันและการปฏิบัติงาน
<ul style="list-style-type: none"> - TG6589/29NOV08 UTP-ICN STD 2300H - TG9209/29NOV08 UTP-FRA STD 2340H - TG9509/30DEC08 UTP-CPH STD 0050H 		<ol style="list-style-type: none"> 1. เช็คอินผู้โดยสารเข้าระบบและออกบัตรที่นั่งพร้อม Bag Tag เป็น Manual 2. เชิญผู้โดยสารผ่านการตรวจตราหนังสือเดินทางใบบริเวณที่จัดให้ และรอขึ้นรถซึ่งจัดแยกไว้ตามเที่ยวบิน โดยให้ผู้โดยสารเป็นนำกระเป๋ามาไปยังรถบัสเอง 3. เมื่อถึงเวลาปิดการรับเช็คอินตามที่กำหนดไว้คือ 5 ชั่วโมงก่อนเครื่องออก ให้พนักงานชาวออกปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่กระทรวงท่องเที่ยวพร้อมรถ ซึ่งจะมีรถเจ้าหน้าที่ตำรวจขับนำส่งถึงสนามบินผู้โดยสาร 4. การรับผู้โดยสารจะพิจารณาให้สิทธิ์แก่ผู้โดยสารที่ตกค้างตั้งแต่วันที่ 25 พ.ย. 51 ก่อนและหากผู้โดยสารมีความประสงค์จะเดินทางในเส้นทางที่ต่างจากเส้นทางเดิม ต้องแจ้งให้ผู้โดยสารรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อไปถึงจุดหมายปลายทางด้วยตนเอง ทั้งนี้ ทุกเที่ยวบินจะมีผู้จัดการเที่ยวบิน ดูแลการรับผู้โดยสาร ประสานงานกับสนามบินผู้โดยสาร รวมทั้งส่งโทรเลขแจ้งเจ้าพนักงานผู้โดยสารที่รับและข้อมูลที่เป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 5. การประชุมระหว่างหัวหน้าหน่วยงานที่ประจำที่ Centara Grand Hotel (ผู้จัดการเที่ยวบิน, เจ้าหน้าที่ตรวจรับผู้โดยสาร, ฝ่ายการตลาด, โปรแกรมเมอร์, ผู้จัดการโรงแรม, เจ้าหน้าที่กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และเจ้าหน้าที่ ต. ม.) เพื่อนำปัญหาที่เกิดขึ้นในระหว่างวันมาวิเคราะห์และร่วมกันแก้ไข วางแผนการจัดการดำเนินงานรวมทั้งรับทราบข้อมูลเที่ยวบินในวันถัดไป
<p>14:00 น.</p> <p>➢ เปิดให้บริการตรวจรับเอกสารและเช็คอินที่ TCAT</p> <p>TG4179/29NOV08/DMK-KUL STD 1600LT</p>		<p>➢ จัดทีมผู้จัดการมัลดี, เจ้าหน้าที่ประจำเที่ยวบิน เพื่อทำหน้าที่ควบคุมเที่ยวบิน และประสานงานด้านหน้างานร่วมกับพนักงานให้บริการภาคพื้น โดยเปิดเช็คอิน 3 ชั่วโมงก่อนเวลาเครื่องออก และนำผู้โดยสารขึ้นรถ ไปขึ้นเครื่อง 1 ชั่วโมงก่อนเวลาเครื่องออก โดยสามารถนำ Computerized Check-</p>



วันที่เวลา	เหตุการณ์	การป้องกันและการปฏิบัติงาน
<p>วันอาทิตย์ 30 พ.ย. 51 08:00 น.</p>	<p>➢ การชุมนุมอย่างต่อเนื่อง จากการที่นายกรัฐมนตรียุติปฏิบัติการออกตามชื่อเรียกเรื่องของกลุ่มพันธมิตร</p> <p>➢ ผู้โดยสารยังคงเดินทางมาใช้บริการที่ศูนย์เช็คอินโรงแรม Centara Grand เป็นจำนวนมากกว่าวันที่ 29 พ.ย. 51 และร้องเรียนถึงความไม่ชัดเจนของข่าวสาร เนื่องจากได้รับแจ้งว่า สามารถเช็คอินได้เพียงความประสงค์เดินทางออกจากประเทศไทย แต่กลับพบว่าไม่มีการสำรองที่นั่ง ต้องรอก่อนจนกว่าจะได้ที่นั่งแน่นอน ในขณะที่สถานที่ไม่อำนวยความสะดวกสำหรับการฝากเก็บสัมภาระ</p>	<p>in Process ทั้งหมดโดยนำผู้โดยสารไปขึ้นเครื่องที่ บ.น.6 ณ ดอนเมือง</p> <p>➢ นโยบายการรับผู้โดยสารยังคงถือหลักปฏิบัติเช่นเดียวกับวันที่ 29 พ.ย. 51 โดยให้รับผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งมาแล้วเท่านั้น เนื่องจากแผนกต้อนรับผู้โดยสารภาคพื้น (LP) แจ้งว่า เป็นผู้โดยสารตกค้างและได้ประสานงานกับแผนกสำรองที่นั่งทำ booking ตามนโยบายของฝ่ายบริหาร ส่วนทางสถานีผู้โดยสาร ก็ต้องการรับผู้โดยสารตกค้างที่สนามบินผู้โดยสารมาก่อน แต่ไม่สามารถระบุจำนวนที่แน่นอนได้ เนื่องจากมีผู้โดยสารจำนวนมากตัดสินใจเดินทางไปด้วยตรง ดังนั้นที่ศูนย์เช็คอินโรงแรม Centara Grand จึงไม่สามารถรับผู้โดยสาร standby เป็นผลให้เกิดการสะสมจำนวนของผู้โดยสารตกค้าง เพราะไม่สามารถทำ confirm booking ในเที่ยวบินถัดไปได้ เนื่องจากแผนกสำรองที่นั่งทำ booking เข้ามาจนเต็มหมด แต่เมื่อเช็คดูจำนวนผู้โดยสารทั้งหมดที่รับขึ้นเครื่องไปในแต่ละเที่ยวบินกลับพบว่ารายชื่อผู้โดยสารในที่นั่งเครื่องบินจริง ส่วนใหญ่ไม่ได้มาติดต่อเช็คอิน แต่ผู้โดยสารจำนวนมากที่มาติดต่อกลับไม่มี Booking</p> <p>➢ สำหรับเส้นทางประเทศญี่ปุ่น หลังปีได้รับเช็คอินเมื่อเวลา 17.30 น. พบว่ายังมีผู้โดยสารตกค้างที่ศูนย์เช็คอิน Centara Grand จำนวน 500 คน ทำให้ไม่สามารถทำการเช็คอินผู้โดยสารเที่ยวบินอื่นได้ พนักงานจากหน่วยงานต่างๆ, Air hostess ชาวญี่ปุ่น, NRT/KO/KHUN Hata รวมทั้งหัวหน้าทัวร์ที่สามารถพูดภาษาอังกฤษได้ ช่วยกันแยกผู้โดยสารที่จะเดินทางไปญี่ปุ่นไว้ในบริเวณที่จัดแยกไว้ต่างหาก เพื่อให้สะดวกต่อการแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับเที่ยวบินและสามารถเช็คจำนวนผู้โดยสารที่แน่นอนได้ โดยการทำการรายชื่อผู้โดยสารที่มีความประสงค์เดินทางไปญี่ปุ่นในเที่ยวบินถัดไป ขณะเดียวกัน พนักงานอาวุโสของผู้จัดการเที่ยวบิน และผู้จัดการเที่ยวบิน ได้รายงานปัญหาแก่ฝ่ายบริหารที่ศูนย์อำนวยความสะดวก ECC ณ อาคารสำนักงานใหญ่ รวมทั้งขอความร่วมมือจากพนักงาน</p>

วันที่/เวลา	เหตุการณ์	การป้องกันและการปฏิบัติงาน
19:00 น.	<ul style="list-style-type: none"> ➢ เปิดรับเช็คอินล่วงหน้าให้ผู้โดยสารที่รออยู่ในขณะนั้นทั้งหมด โดยมอบซองพาสะบัตรที่มั่งและแจ้งให้ผู้โดยสารนำกระเป๋ามารับ tag ในวันที่ขึ้นตั้งแต่เวลา 0600 น. ➢ ฝ่ายบริหารฯ ระดับสูงจัดประชุมร่วมระหว่างรัฐมนตรีกองทัพอากาศและกีฬา, ตัวแทนสายการบิน (BAR, AOC) เพื่อกำหนดจุดให้บริการเช็คอินผู้โดยสารให้มากขึ้น โดยให้อู่ตะเภาเป็นสนามบินแทนดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ➢ การชุมนุมยังดำเนินต่อไป ท่ามกลางข่าวการพยายามสลายกลุ่มผู้ชุมนุมควบคู่ไปกับการขอเจรจากับแกนนำของตำรวจ 	<p>ฝ่ายการตลาดประจำศูนย์ Centara Grand Hotel ให้ขวัญประสานงานอีกทางหนึ่งในการขอเพิ่มเที่ยวบิน TG6769/01DEC08/UTP-NRT STD 1100LT</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ เพื่อเป็นการแบ่งเบาความกังวล และสร้างความมั่นใจให้ผู้โดยสารญี่ปุ่น ฝ่ายบริหารฯ เห็นด้วยในหลักการโดยให้ทำการเช็คอินล่วงหน้า ➢ ฝ่ายบริหารฯ ได้สั่งการให้ทุกหน่วยไปเตรียมความพร้อมทั้งอุปกรณ์ และเครื่องมือต่างๆ เพื่อทำการตรวจรับผู้โดยสาร ณ ศูนย์แสดงสินค้า BITEC บางนา ในสัปดาห์ที่ 1 ธ.ค. 51
วันจันทร์ 01 ธ.ค. 51	<ul style="list-style-type: none"> ➢ เริ่มเปิดศูนย์เช็คอิน BITEC บางนา โดยการทำ, การบินไทยฯ แล้ว ได้พยายามจัดวางรูปแบบของ Passenger Flow ให้คล้ายสนามบินสุวรรณภูมิมากที่สุด ➢ กล่าวคือ ก่อนเข้าทำการเช็คอิน ต้องผ่านการตรวจเช็คอินของศุลกากร จากนั้นนำกระเป๋าเข้าเครื่อง x-ray เพื่อเข้ากระบวนการเช็คอิน แล้วจึงเข้ารับการตรวจหนังสือเดินทางที่ Immigration Counter ซึ่งจัดไว้ด้านหลัง Check in counter 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ยังคงมีผู้โดยสารมาใช้บริการที่ศูนย์เช็คอิน Centara Grand Hotel จำนวนมากพอสมควรและต่อเนื่อง ➢ ผู้โดยสารที่มาใช้บริการในช่วงเช้ายังมีจำนวนไม่มากนัก แต่ช่วงปลายจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประชาชนสัมพันธ์ทางสื่อสารกรจะมีอย่างต่อเนื่องทั้งวัน ➢ ในส่วนของ TG มีทั้งหมด 20 counters โดยจัด 2 counter แรกสำหรับพนักงานดูแลผู้โดยสาร (LP) เพื่อทำการสำรองที่นั่ง และ 3 counter สุดท้ายสำหรับผู้จัดการผลิตภัณฑ์ และผู้จัดการประจำเที่ยวบิน ➢ เพื่อตรวจสอบข้อมูลข่าวสารและดูแลเที่ยวบิน ➢ เปิดทำการเช็คอิน 7 ชั่วโมง ก่อน STD และนำผู้โดยสารขึ้นรถ เพื่อขึ้นเครื่องที่ UTP ประมาณ 4 ชั่วโมง ก่อน STD โดยทำการเช็คอินแบบ Common เข้าระบบ print บัตรที่นั่ง แต่ทำ Manual tag และผู้โดยสารต้องเก็บกระเป๋าไว้กับตนเองจนกว่าจะขึ้นรถ ➢ จัดทีมผู้จัดการผลิตภัณฑ์ และผู้จัดการประจำเที่ยวบิน ประจำศูนย์เช็คอิน BITEC โดยแบ่งเป็น 2 ชุด คือ 05-14 และ 14-24 รับผิดชอบหน้าที่ดูแลความพร้อมและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร, พนักงานที่ปฏิบัติงานในศูนย์

วันที่เวลา	เหตุการณ์	การป้องกันและกักขังปฏิบัติงาน
08:00 น.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ เปิดเช็คอินที่ TCAT จำนวน 1 เที่ยวบิน TG6209/01DEC08/DMK-KIX STD 11:00 น. โดยนำผู้โดยสารไปขึ้นเครื่องที่ บ.น. 6 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ พนักงานตรวจรับผู้โดยสาร (KP-D) ตรวจจศอม, เช็ครายชื่อผู้โดยสารจากรายชื่อผู้โดยสาร (Passenger Manifest) ของเที่ยวบินนั้นๆ เมื่อทำการ Boarding ผู้โดยสารขึ้นรถ เมื่อครบจำนวนในแต่ละเที่ยวบิน จึงออกเดินทางเพื่อไป UTP โดยมีรถตำรวจนำขบวน
15:00 น.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ โรงแรม Centara Grand ขอความช่วยเหลือในการปิดพื้นที่บางส่วนที่เป็นทางผ่านของแขกรับเชิญมาร่วมงาน Grand Opening ทำให้เหลือพื้นที่บริการผู้โดยสารเพียงครึ่งเดียว 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ศูนย์เช็คอิน Centara Grand ยังคงเปิดให้บริการตามปกติ สำหรับผู้โดยสารที่ไม่ทราบข่าวเรื่องการเปิดเช็คอินที่ BITEC ▶ แจ้งให้ผู้โดยสารทราบ และให้ความร่วมมือกับทางโรงแรม
18:00 น.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ หลังจากขบวนรถผู้โดยสารออกเดินทางครบแล้ว จึงทำการปิดศูนย์เช็คอิน โดยทุกหน่วยงานดูแลขนย้ายอุปกรณ์ของตนเอง 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ตรวจสอบอุปกรณ์ และเอกสารเพื่อความพร้อมของวันรุ่งขึ้น ▶ ได้รับคำสั่งจากฝ่ายบริหาร ให้ปิดบริการที่ Centara Grand เนื่องจากสถานการณ์ใหญ่ทราบข่าว BITEC ให้บริการและมีพื้นที่ที่กว้างขวางกว่า
19:00 น.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ คณะกรรมการบริหารธุรกิจการบินฯ ได้แจ้งให้ทุกสายการบินนำเครื่องบินออกจากสนามบินสุวรรณภูมิได้ เพื่อความปลอดภัยของตัวอากาศยาน และนำไปใช้ตามตารางการบินปกติ 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ แจ้งให้ทุกหน่วยงาน และสายการบินทราบ โดยเครื่องบินที่ออกเป็นเครื่องแรกเป็นเที่ยวบินขนส่งสินค้าซึ่งติดอยู่ตั้งแต่วันที่ 25 พ.ย. 51
วันอังคาร 02 ธ.ค. 51 08:00 น.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ เปิดเช็คอินที่ TCAT จำนวน 1 เที่ยวบิน TG4099/02DEC08/DMK-SIN STD 14:00 น. โดยนำผู้โดยสารไปขึ้นเครื่องที่ บ. น.6 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ยังมีผู้โดยสารบางส่วนมาใช้บริการที่ Centara Grand แต่ผู้โดยสารส่วนใหญ่เริ่มเข้าในว่าต้องไม่ทำการเช็คอินที่ BITEC แล้ว
15:00 น.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ศาสตราจารย์ ดร.บุญ มีศักดิ์ชัยบุบ 3 พรรคการเมือง คือพรรคพลังประชาชน พรรคชาติไทย และพรรคภูมิใจไทย เป็นเหตุให้กลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย ประกาศหยุดการชุมนุม แต่ยังไม่เคลื่อนย้ายออกจากสนามบิน 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ฝ่ายบริหาร ได้สั่งการให้หัวหน้ากองต่างๆ เข้าไปสำรวจสถานที่ทำงาน และให้บริการในส่วนของท่านอากาศยานสุวรรณภูมิ ในกรณีที่ไม่แน่ใจหรือสงสัยสิ่งแปลกปลอมเข้าไปประชาสัมพันธ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่าความปลอดภัยของการทำฯ ก่อน

วันที่/เวลา	เหตุการณ์	การป้องกันและการปฏิบัติงาน
	<p>สุวรรณภูมิ</p> <p>▶ ฝ่ายบริหารของฝ่ายฯ มีความประสงค์ให้ทดลองใช้สนามบินสุวรรณภูมิสำหรับรับผู้โดยสารขาเข้า และขาออก</p>	<p>▶ กองตรวจรับผู้โดยสาร ประจำสถานกับโปรแกรมเมอร์ และผู้ให้บริการอื่นๆ ตรวจสอบระบบการทำงานของบริษัทผู้โดยสาร ผลปรากฏว่าใช้งานได้ตามปกติ ไม่มีความเสียหาย</p> <p>▶ อุปกรณ์เครื่องใช้สำนักงานและเอกสารอยู่ในสภาพเรียบร้อยดี</p> <p>▶ ฝ่ายบริหารฯ บางส่วนได้ย้ายกองบัญชาการมายังศูนย์ ECC ชั้น 8 ตึกปฏิบัติการ OPC</p>
<p>▶ ฝ่ายผู้จัดการกองบริการสถานีกรุงเทพฯ พร้อมคณะได้เตรียมความพร้อมและซักซ้อมความเข้าใจกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำผู้โดยสารที่เช็คอิน ณ BITEC ไปยังเครื่องบิน โดยอาศัยช่องทาง Control Post 4 เป็นทางออก เนื่องจากพื้นที่ของอาคารผู้โดยสารให้</p>	<p>▶ แจ้งให้ทุกหน่วยงานทราบ แต่ขอให้อย่าเข้าพื้นที่ทำงาน จนกว่าหน่วยรักษาความปลอดภัยของกองฯ จะเข้าตรวจสอบความพร้อมเรียบร้อยเสียก่อน</p>	<p>▶ ทางผู้จัดการกองบริการสถานีกรุงเทพฯ พร้อมคณะได้เตรียมความพร้อมและซักซ้อมความเข้าใจกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำผู้โดยสารที่เช็คอิน ณ BITEC ไปยังเครื่องบิน โดยอาศัยช่องทาง Control Post 4 เป็นทางออก เนื่องจากพื้นที่ของอาคารผู้โดยสารให้</p> <p>▶ แจ้งให้ทุกหน่วยงานทราบ แต่ขอให้อย่าเข้าพื้นที่ทำงาน จนกว่าหน่วยรักษาความปลอดภัยของกองฯ จะเข้าตรวจสอบความพร้อมเรียบร้อยเสียก่อน</p>
<p>▶ กลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย เคลื่อนออกจากสนามบินสุวรรณภูมิ แต่ศูนย์เช็คอิน BITEC ยังคงเปิดให้บริการอยู่</p>	<p>▶ ผู้จัดการกองตรวจรับผู้โดยสาร, ผู้จัดการกองฝ่ายสัญญา และผู้จัดการผลิตภัณฑ์ เข้าร่วมประชุมกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายทหารและพลเรือนของสถานทูตสหรัฐอเมริกาเรื่องขอรับทราบเรื่องการจัดระบบ Security ที่ศูนย์เช็คอิน BITEC รวมทั้งหารือกรณีทางการสหรัฐอเมริกาจะจัด Charter Flight มารับพลเมืองของตนกลับประเทศ โดยใช้ TCAT เป็นศูนย์เช็คอิน</p> <p>▶ เจ้าหน้าที่ในส่วนของกองตรวจรับผู้โดยสาร นำทีมเจ้าหน้าที่ของสถานทูตสหรัฐอเมริกาเดินทางมาประชุมที่ปฏิบัติงาน</p>	<p>▶ ผู้จัดการกองตรวจรับผู้โดยสาร แจ้งหัวหน้าหน่วยงาน SMS ให้มาประชุมที่ SBIA บริเวณ Premium area (MTB) เพื่อให้ทุกหน่วยเตรียมความพร้อมทั้งสถานที่และกำลังคนโดยเฉพาะพนักงานขาออก เนื่องจากมีการเปิด SBIA ในวันสี่สำหรับเที่ยวบินขาเข้า ส่วนเที่ยวบินขาออกเฉพาะผู้โดยสารที่เช็คอินจากศูนย์ BITEC เท่านั้น</p>
<p>▶ หลังจากนั้นได้รับแจ้งจากฝ่ายบริหารว่าจะมีการเตรียมนำผู้โดยสารมาขึ้นเครื่องที่สนามบินสุวรรณภูมิ</p>		<p>▶ หลังจากเสร็จการประชุมร่วมกับผู้จัดการผลิตภัณฑ์ และผู้จัดการเที่ยวบินเข้าตรวจเช็คความพร้อมเรียบร้อยของอุปกรณ์การสำนักงาน และเรียกผู้จัดการเที่ยวบินจำนวนหนึ่งมา Standby รอฟังข่าวด่วนจากที่ประชุมฝ่ายฯ</p>

วันที่ตรวจ	เขตตรวจการ	การป้องกันและการปฏิบัติงาน
	<p>➢ TG9939/03DEC08.UTP-SYD STD 1725LT เป็นเที่ยวบินแรกของการบินไทย ออกจากสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีรถเจ้าหน้าที่ตำรวจนำขบวนรถผู้โดยสารจาก ศูนย์เช็คอิน BITEC ส่งตรงถึงเครื่องผ่านทาง Control Post 4</p>	<p>➢ ผู้จัดการบริการสนามบิน (KO) และผู้จัดการประจำเที่ยวบิน (KO-B) ทำหน้าที่ประสานงานระหว่าง ศูนย์ BITEC และ SBIA เพื่อรับข้อมูลและส่งข่าวต่องานกับผู้จัดการในแต่ละเที่ยวบินทราบโดยทั่ว กัน</p>
	<p>➢ ปิดทำการบินที่สนามบินอยู่ตะเภาและนำผู้โดยสารที่ตกค้างกลับท่าอากาศยานที่ศูนย์เช็คอิน BITEC ก่อนนำไปขึ้นเครื่องที่สนามบินสุวรรณภูมิ</p>	<p>➢ ปรับการเปิดทำการเช็คอินเป็น 5 ชั่วโมงก่อน STD และปิด 2 ชั่วโมงก่อน STD โดยผู้จัดการประจำ สนามบินอยู่ตะเภาประสานกับทีมงานของผู้จัดการประจำรันดัด (KO-B) ที่ศูนย์เช็คอิน BITEC แจ้ง จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางมาจากอยู่ตะเภา (UTP) เพื่อมาเช็คอินที่ BITEC แล้วจึงรับผู้โดยสาร standby เป็นลำดับ</p>
วันพฤหัสบดี 04 ธ.ค. 51 08:30 น.	<p>➢ ผู้โดยสารที่มาใช้บริการที่ศูนย์เช็คอิน BITEC เริ่มมีจำนวนน้อยลงพบว่าในบาง เที่ยวบินมีผู้โดยสารที่มี Confirm booking ไม่เดินทางเป็นจำนวนมาก เช่น TG9309/04DEC08/BKK-CDG STD 1230HRS จองที่นั่ง 08F-22C-383Y รับไปจริง 07F-16C-132Y</p>	<p>➢ เนื่องจากทางรัฐบาลของประเทศ เช่น ฝรั่งเศส ได้จัดเที่ยวบินพิเศษมารับพลเมืองของตน กลับประเทศโดยมิได้แจ้งให้ทางสายการบินรับทราบ</p>
09:00 น.	<p>➢ เริ่มการบริการพิเศษสำหรับผู้โดยสาร F/CL และ C/CL ที่ศูนย์เช็คอิน BITEC</p>	<p>➢ กองการบริการพิเศษ (LP) ประสานกับกองบริการผู้โดยสาร (KP) ขอให้ช่วยจัด Counter สำหรับ ผู้โดยสาร F/CL และ C/CL จำนวน 2 counter ที่ เบอร์ 17, 18 และกองการขายและซื้อบริการ ภาคพื้น KA/Khun Busaba ติดต่อช่องทางที่ตีพิมพ์รายสัปดาห์ในบริเวณศูนย์การประชุม BITEC เพื่อจัดทำเป็นห้องพักรอสำหรับผู้โดยสาร F/CL และ C/CL โดยมีอาหารและเครื่องดื่มบริการ คิด ค่าบริการ 275 บาทต่อหนึ่งท่าน พร้อมกับที่พักรอที่ศูนย์เช็คอินแล้ว ซึ่งจะมีพนักงาน LP ดูแล จนถึงเวลาเดินทางออกจากศูนย์เช็คอิน BITEC ไป SBIA</p>
	<p>➢ หลังปิดทำการบินที่สนามบินอยู่ตะเภาพบว่า มีผู้โดยสารยุโรปจำนวนหนึ่ง ได้รับ</p>	<p>➢ กองบริการผู้โดยสาร (KP) และผู้จัดการบริการสนามบิน (KO) ให้ช่วยประสานกับฝ่ายบริหาร</p>

วันที่/เวลา	เหตุการณ์	การป้องกันและภาวะอุบัติเหตุ
14:40 น.	<p>ข้อมูลข่าวสารผิดพลาดจากพนักงาน TG ในต่างประเทศ จึงเดินทางไปทัศนศึกษาและเป็นที่มาของอุบัติเหตุที่ศูนย์เช็คอิม BITEC ได้ทัน</p>	<p>ปฏิบัติการภาคพื้นดิน เพื่อตรวจสอบการเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางยุโรปกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ศูนย์อำนวยการสำนักงานใหญ่จนกระทั่งเวลา 13:00น. ได้รับแจ้งการเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางยุโรปทั้งหมด 6 เที่ยวบินดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TG930/05DEC08 BKK-CDG STD 0005 H. 2. TG910/05DEC08 BKK-LHR STD 0015 H. 3. TG970/05DEC08 BKK-ZRH STD 0015 H. 4. TG981/05DEC08 BKK-MEL STD 0015 H. 5. TG703/05DEC08 BKK-JNB STD 0040 H. 6. TG960/05DEC08 BKK-ARN STD 0045 H.
14:40 น.	<p>ได้รับโทรเลข ASM YS 725 แจ้งยกเลิกจำนวน 5 เที่ยวบินดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. TG944/04DEC08 BKK-FCO STD 2359 Hrs. 2. TG970/05DEC08 BKK-ZRH STD 0015 Hrs. 3. TG981/05DEC08 BKK-MEL STD 0015 Hrs. 4. TG703/05DEC08 BKK-JNB STD 0040 Hrs. 5. TG960/05DEC08 BKK-ARN STD 0045 Hrs. <p>ขณะนั้นเที่ยวบิน TG944/04DEC08 มีการรับผู้โดยสาร Through check-in จาก TG2169/04DEC08 HKT-BKK เป็นจำนวน 00F-02C-011Y และผู้โดยสารเช็คอินที่ศูนย์ BITEC จำนวน 00F-00C-002Y</p>	<p>กองบริการผู้โดยสาร (KP) และกองบริการพิเศษ (LP) ติดป้ายประกาศยกเลิกเที่ยวบินดังกล่าวพร้อมทั้งประกาศเรียกผู้โดยสารที่เช็คอินแล้วเพื่อ transfer via TG940/06DEC08 BKK-MXP XF LH1716/06DEC08 MXP-FCO</p> <p>กองบริการพิเศษ (LP) จัดให้ผู้โดยสารเข้าพักที่โรงแรมต่างๆ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. โรงแรม Amari Atrium, 2. โรงแรม Novotel Suvarnabhumi, 3. โรงแรม Miracle Grand Laksi, 4. โรงแรม Miracle Homtel Kingkaew



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
Airports of Thailand Public Company Limited

BKKWX
- 8 JAN 2009
Ref. No. 43a

ที่ ทสภ. 1 /2552

๓๕ ธันวาคม 2551

เรื่องชี้แจงเหตุการณ์การชุมนุมประท้วงปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
เรียน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตามที่เกิดเหตุการณ์กลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย (พธม.) ได้นำมวลชนมาชุมนุมประท้วง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ระหว่างวันที่ 25 พฤศจิกายน - 3 ธันวาคม 2551 เป็นเหตุให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ต้องระงับการให้บริการ ทสภ.เป็นการชั่วคราวนั้น ทสภ.รู้สึกเสียใจต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งนับเป็นครั้งแรกของประเทศไทยที่ปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองได้นำไปสู่เหตุการณ์ดังกล่าว และเพื่อความเข้าใจที่ถูกต้อง ทสภ.ขอเรียนชี้แจงข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น ดังนี้

1. เหตุการณ์การชุมนุมประท้วงของกลุ่ม พธม. เริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 เวลาประมาณ 15.00 น. โดยแกนนำกลุ่ม พธม. ได้นำมวลชนจำนวนประมาณ 3,000 คน เดินทางด้วยรถโดยสารขนาดใหญ่ และรถยนต์ส่วนบุคคลที่บริเวณทางยกระดับขาเข้า อาคารผู้โดยสาร ทสภ. ซึ่งทำให้การจราจรที่จะเข้าสู่อาคารผู้โดยสารติดขัด ในเวลานั้น ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ ในฐานะผู้อำนวยการจังหวัด ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้ร่วมกับผู้แทน ทสภ. ไปเจรจากับแกนนำ พธม. ขอให้เปิดเส้นทางจราจร รวมทั้งเคลื่อนย้ายผู้ชุมนุมออกจากบริเวณดังกล่าว แต่ไม่เป็นผล มีการปะทะกันระหว่างผู้ชุมนุมและกลุ่มต่อต้านจนมีผู้ถูกยิงบาดเจ็บต้องนำส่งโรงพยาบาล หอबंध์การบินได้รายงานว่ามีกรปล่อยโคมลอยบริเวณทางวิ่ง (Runway) และในเวลาประมาณ 20.00 น. กลุ่มผู้ชุมนุมได้เคลื่อนขบวนผ่านแนวค้ำกองกำลังปราบปรามกลางของกองบัญชาการตำรวจภูธร ภาค 1 เข้ามาที่หน้าอาคารผู้โดยสาร และมีผู้ชุมนุมบางส่วนบุกเข้าไปภายในห้องผู้โดยสารขาออก รวมทั้งปิดถนนสุวรรณภูมิ 1 ซึ่งเป็นเส้นทางเข้าออกหลักของ ทสภ. ตลอดสาย ไม่สามารถใช้สัญจรได้ ทำให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทสายการบินและผู้ประกอบการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ให้บริการผู้โดยสารได้ตามปกติ

จากเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้น ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการได้หารือร่วมกับ ทสภ. และผู้แทนส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้แทนจากคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน (Airline Operators Committee : AOC) ซึ่งที่ประชุมเห็นพ้องต้องกันว่า สถานการณ์เช่นนี้เสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัยต่ออากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ให้บริการ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ ทสภ. เห็นควรที่จะระงับการดำเนินงาน ทสภ. เป็นการชั่วคราว ทสภ.จึงได้ดำเนินการตามความเห็นของที่ประชุมโดยเสนอขอให้ออกประกาศผู้ทำงานในอากาศ (Notice to Airmen : Notam) ระงับการให้บริการเฉพาะเที่ยวบินขาออก ตั้งแต่เวลา 23.30 น.



LIBRT
WEBSITE : <http://www.airportthai.th>
E-mail : aotblo@airportthai.co.th

ของวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 และจำเป็นต้องระงับการให้บริการ ทสก. ทั้งหมด ตั้งแต่เวลา 04.35 น. ของวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 เนื่องจากผลการเจรจาขอให้กลุ่ม พธม. ออกจากพื้นที่ ทสก. ไม่ประสบผลสำเร็จ รวมทั้งเหตุการณ์มีแนวโน้มทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น

2. ทสก.ขอเรียนว่า การที่กลุ่ม พธม. นำมวลชนเข้ามาชุมนุมประท้วงรัฐบาล ณ ทสก. ได้มีการประกาศล่วงหน้าผ่านสื่อมวลชน โดยในเบื้องต้นต้องการมาชุมนุมกดดันมิให้นายกรัฐมนตรี (นายสมชาย วงศ์สวัสดิ์) ซึ่งเดินทางกลับจากประเทศเปรูเข้ามาในราชอาณาจักร ต่อมาแม้จะทราบว่านายกรัฐมนตรีมิได้เดินทางกลับเข้ามาในราชอาณาจักรโดยผ่าน ทสก. แต่ก็ยังคงมาชุมนุมเนื่องจาก ทสก. เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่กลุ่ม พธม. ประเมินว่า หากสามารถยึด ทสก. ได้เช่นเดียวกับท่าเทียบรัฐบาล รัฐบาลจะต้องยอมเจรจาและปฏิบัติตามข้อเรียกร้อง ซึ่ง ทสก. ในฐานะที่เป็นผู้ดำเนินงาน ท่าอากาศยาน และมีสถานะเป็น บริษัทมหาชนจำกัด จัดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ไม่มีอำนาจตามกฎหมายใด ๆ ที่จะป้องกันการชุมนุมประท้วงของมวลชนจำนวนมากในลักษณะนี้ได้ แต่ก็ได้ใช้ความพยายามทุกวิถีทางอย่างเต็มกำลังความสามารถที่จะมิให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว โดยได้ติดต่อประสานขอรับการสนับสนุนกำลังทั้งจากเจ้าหน้าที่ทหารและตำรวจ ซึ่งได้รับการสนับสนุนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจให้เข้ามารักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อย แต่ก็ไม่สามารถระงับยับยั้งการชุมนุมประท้วงของ พธม. ได้ และในช่วงระหว่างการชุมนุม แกมนำ พธม. ได้ห้ามมิให้มีการทำการบินใด ๆ ทั้งสิ้น ณ ทสก. มิเช่นนั้นจะถูกยึดหอบังคับการบิน รวมทั้งไม่เจรจาคัดรอกับผู้แทน ทสก. แต่จะเจรจากับรัฐบาลและเรียกร้องให้รัฐบาลลาออกก่อนเท่านั้นจึงจะยุติการชุมนุม

3. เนื่องจากมีข่าวปรากฏตามสื่อมวลชนว่า มาตรการรักษาความปลอดภัยของ ทสก. ไม่มีประสิทธิภาพและไม่สามารถป้องกันการบุกยึดท่าอากาศยานได้ ซึ่งในเรื่องนี้ ทสก.ขอเรียนว่า มาตรการรักษาความปลอดภัยของ ทสก. ได้จัดทำขึ้นตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย พ.ศ.2517 รวมทั้งให้เป็นไปตามมาตรฐานของภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) เพื่อป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้พ้นจากการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference) ดังนั้น มาตรการที่จัดทำขึ้นจึงเป็นมาตรการในการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security) รวมทั้งการป้องกันการลักขโมย หรือก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้โดยสาร ผู้ให้บริการและผู้ประกอบการบินต่าง ๆ ในภาวะปกติเท่านั้น

นอกจากนี้ ทสก. มีแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นการดำเนินการในเบื้องต้นเพื่อรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นกับอากาศยานและท่าอากาศยาน การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (การก่อวินาศกรรม การวางเพลิง การข่มขู่บังคับ) รวมทั้งการก่อความไม่สงบ และเมื่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องหรือมีหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมายเข้ามาดำเนินการแก้ไขสถานการณ์แล้ว ทสก.จะมีหน้าที่สนับสนุนตามที่ได้รับการร้องขอจนกว่าเหตุฉุกเฉินจะคลี่คลายลง ซึ่งกรณีนี้ ทสก. ได้ดำเนินการตามแผนฉุกเฉินที่ได้วางไว้ทุกประการ

สำหรับการทำแผนป้องกันการบุกยึดท่าอากาศยาน เพื่อมิให้เกิดเหตุการณ์เช่นนี้ ซ้ำรอยขึ้นอีกนั้น ขณะนี้ได้ทราบว่า เจ้าหน้าที่ของรัฐผู้รับผิดชอบ อยู่ระหว่างการจัดทำแผนเผชิญเหตุเพื่อ เตรียมการป้องกัน และนายกรัฐมนตรีนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ได้ประกาศชัดเจนว่าจะไม่ยอมให้เกิดเหตุการณ์ บุกยึดท่าอากาศยานขึ้นอีกโดยเด็ดขาด จึงเชื่อมั่นได้ว่าจะไม่เกิดเหตุการณ์การบุกยึดท่าอากาศยานเช่นนี้ซ้ำอีก

4. ทสภ. ขอเรียนว่า การดำเนินการต่าง ๆ ของ ทสภ. ในช่วงระหว่างการชุมนุม เป็นไปตามกระบวนการซึ่งอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และพระราชกำหนดการบริหาร ราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ.2548 มิได้เป็นการกระทำโดยการตัดสินใจของ ทสภ. โดยลำพัง ซึ่งการกระทำ ของผู้มีหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมายดังกล่าว นั้น ก็เพื่อรักษาชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารที่ตกค้างอยู่ใน ทสภ. รวมทั้งทรัพย์สินของสายการบินและผู้ประกอบการต่าง ๆ โดยได้เจรจากับแกนนำ พธม. ขอนำผู้โดยสาร ตกค้างออกจาก ทสภ. ไปพักตามโรงแรมต่าง ๆ รวมทั้ง ขอให้สายการบินนำอากาศยานที่จอดอยู่บินออกจาก ทสภ. เพื่อความปลอดภัย และขอร้องแกนนำกลุ่ม พธม. ให้ควบคุมมิให้กลุ่มผู้ชุมนุมทำลายทรัพย์สินที่อยู่ในอาคาร ผู้โดยสาร รวมทั้งมิให้เข้าไปในเขตการบิน (Airside) นอกจากนี้ ได้ร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา จัดตั้ง ศูนย์บริการ Check-in ที่ศูนย์แสดงสินค้านานาชาติไบเทค เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่จะเดินทาง ออกนอกราชอาณาจักรและจัดส่งเครื่อง X-Ray ไปให้บริการที่สนามบินอุตะเถาด้วย

ทสภ. ตระหนักดีว่า จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นดังกล่าว ทำให้ผู้ประกอบการที่อยู่ใน อุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบอย่างมาก ดังนั้น จึงได้พิจารณาแนวทางที่เหมาะสมในการช่วยเหลือ ผู้ประกอบการต่าง ๆ รวมทั้งแนวทางการฟื้นฟูกิจการของผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว ซึ่งขณะนี้อยู่ ระหว่างการพิจารณาคำเนินการ เมื่อได้ข้อยุติประการใดแล้วจะได้แจ้งให้ทราบต่อไป

5. อนึ่งในท่ามกลางสถานการณ์ที่ยากลำบากดังกล่าว ทสภ. ได้รับความร่วมมือ ตลอดจนกำลังใจจากสายการบินและผู้ประกอบการที่เข้าใจถึงสภาวะความกดดันต่าง ๆ ที่ ทสภ. ได้รับและต้องตก อยู่ในฐานะประหนึ่งตัวประกันที่กลุ่ม พธม. ใช้เป็นข้อต่อรองและกดดันรัฐบาลให้ปล่อย จึงใคร่ขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้ร่วมมือกันฟื้นฟูโอกาสทางธุรกิจ ณ ทสภ. ให้กลับคืนมาดังเดิมโดยเร็วต่อไป จึงเรียนมาเพื่อทราบ และขอขอบคุณที่ได้ให้ความร่วมมือด้วยดีกับ ทสภ. มาโดยตลอด

ขอแสดงความนับถือ

(นายเสรีรัตน์ ประสุตานนท์)

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

Legislative Institutional Repository of Thailand

To	เรียน S4-D	From	BKKKK	Date	28 JAN 2009	LP
Your ref	Your letter	Our ref	NO LP/SP/av027-09	Date	27 มกราคม 2552	

Subject and text

เรื่อง : ร้องเรียนขอความเป็นธรรมในกรณีการบินไทยไม่สามารถทำการบิน

จากเหตุการณ์กลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตยเข้าปิดล้อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2551 และผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ประกาศปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อเวลาประมาณ 2100น. ของวันที่ 25 พฤษภาคม 2551 ส่งผลให้ผู้โดยสารต้องประสบกับ ปัญหาเที่ยวบินเลื่อนเวลาออกไป ตลอดจนถึงยกเลิกเที่ยวบินของการบินไทยในที่สุด ซึ่งเหตุการณ์ความวุ่นวายดังกล่าวที่เกิดขึ้นไม่มีคำสั่งชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษรออกมาว่าให้รับผิดชอบผู้โดยสารในลักษณะใด ช่วงเช้าของวันที่ 26 พฤษภาคม ได้จัดอาหารว่างและเครื่องดื่มมาบริการกับผู้โดยสารทั้งในบริเวณTRANSIT และDEPARTURE จนเวลาประมาณ 1100น. มีคำสั่งจาก DK-B คุณมโน ให้นำผู้โดยสารออกจากอาคารผู้โดยสารโดยเร็วที่สุดเพราะมีกลุ่มผู้ชุมนุมบางส่วนได้เคลื่อนเข้ามายังอาคารผู้โดยสารขาออก LP จึงรีบจัดรถบัสและโรงแรมที่พักให้ผู้โดยสาร โดยจัดส่งไปยังโรงแรมต่างๆประมาณ 20 โรงแรม พร้อมทั้งส่งพนักงาน LP ไปประจำยังโรงแรมต่างๆที่ผู้โดยสารมีปัญหา เช่น มีผู้โดยสารที่ทำประกันไว้กับเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง(ตม.)ในกรณีถือหนังสือเดินทางประเภทที่ไม่สามารถทำVISAเข้าประเทศไทยได้ และในช่วงที่ปิดสนามบินได้ส่งพนักงานLPไปประจำที่สนามบินอู่ตะเภา โรงแรม CENTRAL CENTARA , BITEC และประจำที่สำนักงานใหญ่ เพื่อติดต่อกับผู้โดยสารเพื่อทำการสำรองที่นั่งในเที่ยวบินที่TG OPERATE


LIRT

ทางกองฯได้ตรวจสอบกับพนักงาน LP ที่เข้าเวรในช่วงเวลาดังกล่าวไม่พบว่ามีผู้โดยสารชื่อ คุณสุชาดา นันทะพานิชสกุลและครอบครัวมาติดต่อกับพนักงาน LP เลย



สุทองศ์ ปัทมานุช



To S4-D		From KP Airside/ชั้นสุมน วงษ์แซ	
Your Ref.	Your Letter	Our Ref. 013-09/ชว	03 กพ. 2552

Subject and Text

**เรื่อง คณะอนุกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา
ขอให้ชี้แจง เรื่องร้องเรียนกรณีขอความเป็นธรรมคดีค่าเสียหาย คุณสุชาดา นันทะพานิชสกุล**

ตามที่ S4 ได้ทำหนังสือเพื่อขอให้ชี้แจงข้อซักถาม จากกรณีที่คุณสุชาดา นันทะพานิชสกุล ได้ส่งเรื่องร้องเรียนขอความเป็นธรรม สาเหตุจากเหตุการณ์กลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตยเข้าปิดล้อม และผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกาศปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่เวลาประมาณ 21.00 น. ของวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551

ในส่วนของหน่วยงาน KP Airside ขอชี้แจงดังนี้

1. หน่วยงาน KP Airside ได้รับฟังการประกาศจากวิทยุ โดย ASM/SCC ว่าผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกาศปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่เวลาประมาณ 21.45 น.
2. หน่วยงาน KP Airside ได้รับฟังการประกาศจากวิทยุว่า เที่ยวบินสุดท้ายที่จะสามารถออกได้ คือ TG 640 และทางหน่วยงานได้จัดพนักงานไปประกาศและติดป้ายประกาศให้ผู้โดยสารที่ขึ้นจากกรุงเทพฯสามารถขออนุญาตเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองทำการยกเลิการตรวจลงตรา ส่วนผู้โดยสารThru Check และ Transit ให้มารับเครื่องดื่ม และแซนดิวิชในเวลาประมาณ 24.00 น.
3. เมื่อผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกาศปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ในเวลาต่อมาเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจค้นได้โทรศัพท์มาเพื่อแจ้งปิดจุดตรวจค้น และไม่ให้ผู้โดยสารผ่านไปยัง Boarding Gate

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ดำเนินาเรียน : KK,KP,K2

ชั้นสุมน วงษ์แซ



LIRT



Routing Slip

To	Bill Ku / อภิชาติ	From	SA-D
		Date	22 มกราคม 2558
<input type="checkbox"/> For your information <input type="checkbox"/> Please handle <input type="checkbox"/> Please file		<input type="checkbox"/> For your Comments <input type="checkbox"/> Please call me <input type="checkbox"/> Please return	
<input type="checkbox"/> For your approval <input type="checkbox"/> As you requested <input type="checkbox"/> Please forward to		<input type="checkbox"/> For your signature <input checked="" type="checkbox"/> Return with thanks	

Signature BKKKK
 NO. _____

10000200

อภิชิต:

เรื่อง: มาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของหน่วยงานราชการ
 ตามที่ อภิชิต และ อภิชาติ 780 เลขที่ SA-D/154
 11/15/57 ได้ยื่นข้อสังเกตต่อร่างกฎกระทรวง
 มาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2558
 เลขที่ 91/54, SA-D/154 เมื่อวันที่ 28 และ 29 มกราคม; Please...
 : ส่งร่างการแก้ไข E-MAIL
 : มาตรการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ฉบับแก้ไข



TO เรียน KK		FROM S4-D	
Your Ref.	Your Letter	Our Ref. S4-D/TS/ts001/09	Date 21 มกราคม 2552

Subject and text เรื่อง คณะอนุกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา

ขอให้ชี้แจง เรื่องร้องเรียนกรณีขอความเป็นธรรมชดใช้ค่าเสียหาย คุณสุชาติ นันทะพานิชสกุล

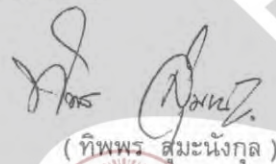
ตามที่คุณสุชาติ นันทะพานิชสกุล ได้ส่งเรื่องร้องเรียน กรณีขอความเป็นธรรมให้หาผู้รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหาย ในกรณีที่การบินไทยไม่ยอมบินตามวันเวลาที่กำหนด ในเที่ยวบินที่ TG910/ 26NOV BKK-LHR เวลา 00.15 น. ซึ่งทำให้ผู้ร้องเรียนได้รับความเดือดร้อนจากการกระทำดังกล่าว ผ่านคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภควุฒิสภา ซึ่งในการนี้คณะกรรมการฯ ได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการฯ เป็นผู้พิจารณา โดย S4 ได้รับมอบหมายจาก DS และ ST ให้เข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูลและข้อเท็จจริงในเรื่องดังกล่าว เมื่อวันที่ 20 มกราคมที่ผ่านมา

ในการนี้ S4 ได้ชี้แจงถึงสาเหตุที่เกิดจากเหตุการณ์กลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตยเข้าปิดล้อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 และผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ประกาศปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อเวลาประมาณ 21.00 น.ของวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 ส่งผลให้สายการบินต่างๆ ไม่สามารถดำเนินการให้บริการด้านการบินได้ต่อคณะอนุกรรมการฯ ซึ่งคณะอนุกรรมการฯ ได้มอบคำถามเพื่อตอบกลับให้ทราบภายใน 10 วัน ดังนั้น S4 มอบหมายให้ S4-D ขอความอนุเคราะห์จาก KK กรุณาชี้แจงข้อซักถาม ในหัวข้อซึ่งคณะอนุกรรมการฯ สอบถาม 7 ข้อดังต่อไปนี้

1. บริษัทฯ ได้รับคำสั่งปิดสนามบิน เมื่อเวลาใด
2. บริษัทฯ มีการดูแลผู้โดยสารอย่างไรบ้าง หลังได้รับคำสั่งปิดสนามบิน
3. บริษัทฯ ได้มีการชี้แจงแก่ผู้โดยสารว่าไม่สามารถเดินทางได้อย่างไร หลังได้รับคำสั่งปิดสนามบิน
4. บริษัทฯ มีการดูแลอากาศยาน TG910 / 26NOV อย่างไร อยู่ในความดูแลของหน่วยงานใด
5. บริษัทฯ ได้จัดพนักงานประจำที่ Boarding Gate ระหว่างที่ผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (ในเที่ยวบินที่มีปัญหา TG910 / 26NOV / BKK-LHR 00.15น. ก่อนมีประกาศปิดสนามบิน) หรือไม่
6. การขึ้นบินของสายการบินไทยและสายการบินอื่น ในช่วงเวลาระหว่าง 23.30-24.00 น. จำต้องได้รับอนุญาตดังกล่าวจาก ขอ. ตม. และการท่าฯ หรือไม่

ทั้งนี้ S4 มิได้ต้องการรายงานการสอบสวน แต่ขอให้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตอบตามข้อซักถามข้างต้นอย่างตรงประเด็นทุกข้อ เพื่อชี้แจงต่อคณะอนุกรรมการฯ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา


(ทิพพร สุมะนังกุล)

สำเนาเรียน : DK ST KP K2 S4 KO

เอกสารแนบ : รายงานจาก KP Complaint Handling



LIRT

ภาคผนวก ค



ภาคผนวก ค.

อนุสัญญาเพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับ

การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ

ลงนาม ณ กรุงวอร์ซอเมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๒

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air
signed at Warsaw October 12, 1929

ประธานาธิบดีแห่งจักรวรรดิเยอรมนี ประธานาธิบดีสหพันธ์แห่งสาธารณรัฐออสเตรีย กษัตริย์แห่งเบลเยียม ประธานาธิบดีแห่งสหรัฐอเมริกา กษัตริย์แห่งบัลแกเรีย ประธานาธิบดีแห่งรัฐบาลแห่งชาติจีน กษัตริย์แห่งเดนมาร์กและไอซ์แลนด์ กษัตริย์แห่งอียิปต์ กษัตริย์แห่งสเปน ประมุขแห่งสาธารณรัฐเอสโตเนีย ประธานาธิบดีแห่งฟินแลนด์ ประธานาธิบดีแห่งสาธารณรัฐฝรั่งเศส กษัตริย์แห่งบริเตนใหญ่ ไอร์แลนด์ และดินแดนในเครือบริเตนโพ้นทะเล จักรพรรดิแห่งอินเดีย ประธานาธิบดีแห่งสาธารณรัฐเฮเลนนิค ผู้รักษาราชการแห่งฮังการี กษัตริย์แห่งอิตาลี จักรพรรดิแห่งญี่ปุ่น ประธานาธิบดีแห่งลัตเวีย ราชนิกแห่งลักเซมเบิร์ก ประธานาธิบดีแห่งเม็กซิโก กษัตริย์แห่งนอร์เวย์ ราชนิกแห่งเนเธอร์แลนด์ ประธานาธิบดีแห่งสาธารณรัฐโปแลนด์ กษัตริย์แห่งโรมาเนีย กษัตริย์แห่งสวีเดน สภาสหรัฐสวิส ประธานาธิบดีแห่งสาธารณรัฐเชโกสโลวัก คณะกรรมการบริหารกลางแห่งสหภาพสาธารณรัฐสังคมนิยมโซเวียต ประธานาธิบดีแห่งรัฐเวเนซุเอลา กษัตริย์แห่งยูโกสลาเวียตระหนักถึงประโยชน์ของการกำหนดเงื่อนไขการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศในรูปแบบเดียวกัน เกี่ยวกับเอกสารที่ใช้เพื่อการขนส่งเช่นนั้นและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง จึงได้แต่งตั้งผู้มีอำนาจเต็มเพื่อการนี้ ผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้อง ได้ตกลงและลงนามอนุสัญญาดังต่อไปนี้

หมวด ๑ ขอบข่าย - บทนิยาม

ข้อ ๑

๑. อนุสัญญานี้ใช้แก่การรับขนระหว่างประเทศทั้งปวงซึ่งบุคคล สัมภาระ หรือของ ซึ่งปฏิบัติการโดยอากาศยาน เพื่อสินจ้าง อนุสัญญานี้ใช้แก่การรับขนไม่คิดสินจ้างโดยอากาศยานซึ่งกิจการขนส่งทางอากาศ เป็นผู้ปฏิบัติการ ด้วยเหมือนกัน

๒. เพื่อความมุ่งประสงค์ของอนุสัญญานี้ คำว่า "การรับขนระหว่างประเทศ" หมายถึง การรับขนใด ๆ ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือในการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม ตามสัญญาที่คู่สัญญาได้ทำไว้ มีถิ่นต้นทางและ ถิ่นปลายทาง อยู่ในอาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาสองประเทศ หรือมีถิ่นนั้นก็อยู่ในอาณาเขตของอัครภาคี ผู้ทำสัญญาประเทศเดียวถ้ามีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ อยู่ในอาณาเขตในบังคับแห่งอธิปไตย อธิราชย์ อาณัติ หรืออาณาเขตของประเทศอื่น ถึงแม้ว่าประเทศนั้นมิได้เป็นภาคีแห่งอนุสัญญานี้ก็ตาม การรับขนระหว่างอาณาเขต ในบังคับแห่งอธิปไตย อธิราชย์ อาณัติ หรืออาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาภาคีเดียวกันโดยไม่มีถิ่นหยุดพัก ที่ตกลงกันไว้เช่นว่านี้ ไม่ถือว่าเป็นการรับขนระหว่างประเทศเพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้

๓. เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ การรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งทางอากาศหลายคนหลายทอด ให้ถือเป็นการรับขนครั้งเดียวโดยไม่แบ่งแยก ถ้าคู่สัญญาถือว่าเป็นการดำเนินการครั้งเดียว ไม่ว่าจะได้ตกลงกันในรูป ของสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุดก็ตาม และย่อมไม่สูญเสียลักษณะอันเป็นการรับขนระหว่างประเทศเพียงเพราะว่า จะต้องปฏิบัติการทั้งหมดตามสัญญาฉบับเดียวหรือสัญญาเป็นชุดภายในอาณาเขตในบังคับแห่งอธิปไตย อธิราชย์ อาณัติ หรืออาณาเขตของอัครภาคีผู้ทำสัญญาเดียวกัน

ข้อ ๒

๑. อนุสัญญานี้ใช้แก่การรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยรัฐหรือองค์การมหาชนซึ่งจัดตั้งขึ้นถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีเงื่อนไขว่าการรับขนนั้นตกอยู่ในเงื่อนไขที่วางไว้ในข้อ ๑

๒. อนุสัญญานี้มิใช่แก่การรับขนซึ่งปฏิบัติการตามข้อกำหนดของอนุสัญญาการไปรษณีย์ระหว่างประเทศฉบับ

หมวด ๒ เอกสารการรับขน

ตอน ๑ ตั๋วโดยสาร

ข้อ ๓

๑. สำหรับการรับขนคนโดยสาร ผู้ขนส่งต้องส่งมอบ ตั๋วโดยสารซึ่งต้องมีรายการดังต่อไปนี้
- (ก) ถิ่นที่และวันที่ออกตั๋ว
 - (ข) ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง
 - (ค) ถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ขนส่งอาจสงวนสิทธิ์ที่จะเปลี่ยนแปลงถิ่นหยุดพัก ในกรณีจำเป็นก็ได้ และถ้าใช้สิทธิ์นั้น การเปลี่ยนแปลงจะไม่มีผลทำให้การรับขนสูญเสียลักษณะระหว่างประเทศ
 - (ง) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งรายเดียวหรือหลายราย
 - (จ) ข้อความว่า การรับขนนั้นอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบซึ่งอนุสัญญานี้วางไว้

๒. การไม่มีอยู่ ผิดปกติ หรือสูญหายของตั๋วโดยสาร ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขน ซึ่งอย่างไรก็ตามจะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎเกณฑ์ของ อนุสัญญานี้ อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้ขนส่งยอมรับคนโดยสาร โดยไม่ได้ส่งมอบตั๋วโดยสาร ผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิ์ใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ซึ่งยกเว้น หรือจำกัดความรับผิดชอบของตน

ตอน ๒ ตั๋วสัมภาระ

ข้อ ๔

๑. สำหรับการรับขนสัมภาระอื่นนอกจากของส่วนตัวชิ้นเล็กซึ่งคนโดยสารดูแลเอง ผู้ขนส่งต้องส่งมอบตั๋วสัมภาระ

๒. ตั๋วสัมภาระต้องทำคู่กันเป็นสองใบ ใบหนึ่งสำหรับคนโดยสาร และอีกใบหนึ่งสำหรับผู้ขนส่ง

๓. ตั๋วสัมภาระต้องมีรายการดังต่อไปนี้

- (ก) ถิ่นที่และวันที่ออกตั๋ว
- (ข) ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง
- (ค) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งรายเดียวหรือหลายราย
- (ง) หมายเลขของตั๋วโดยสาร
- (จ) ข้อความว่า จะส่งมอบสัมภาระแก่ผู้ถือตั๋วสัมภาระ
- (ฉ) จำนวนและน้ำหนักของหีบห่อ
- (ช) จำนวนมูลค่าที่ได้แถลงไว้ตามข้อ ๒๒(๒)
- (ซ) ข้อความว่า การรับขนอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบซึ่งอนุสัญญานี้วางไว้

๔. การไม่มีอยู่ ผิดปกติ หรือสูญหายของตั๋วสัมภาระ ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขน ซึ่งอย่างไรก็ตามจะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎเกณฑ์ของ อนุสัญญานี้ อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้ขนส่งยอมรับสัมภาระโดยไม่ได้ส่งมอบตั๋วสัมภาระหรือถ้าตั๋วสัมภาระไม่มีรายการดังที่ระบุไว้ใน (ง) (ฉ) และ (ซ) ข้างต้นแล้ว ผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิ์ใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ซึ่งยกเว้น หรือจำกัดความรับผิดชอบของตน

ตอน ๓ ใบตราส่งทางอากาศ

ข้อ ๕

๑. ผู้ขนส่งของทุกรายมีสิทธิ์เรียกให้ผู้ตราส่งจัดทำ เอกสารที่เรียกว่า "ใบตราส่งทางอากาศ" และมอบไว้แก่ตน ผู้ตราส่งทุกรายมีสิทธิ์เรียกให้ผู้ขนส่งยอมรับเอกสารน

๒. การไม่มีอยู่ ผิดปกติ หรือสูญหายของเอกสารนี้ ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขน ซึ่งอย่างไรก็ตาม จะต้องอยู่ในบังคับแห่งกฎเกณฑ์ของ อนุสัญญานี้ ทั้งนี้ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของข้อ ๔

ข้อ ๖

๑. ผู้ตราส่งต้องทำใบตราส่งทางอากาศเป็นต้นฉบับสามฉบับให้ไว้พร้อมกับของ

๒. ฉบับแรกให้ระบุว่า "สำหรับผู้ขนส่ง" และให้ผู้ตราส่งลงลายมือชื่อ ฉบับที่สองให้ระบุว่า "สำหรับผู้รับตราส่ง" และให้ผู้ตราส่งและผู้ขนส่งลงลายมือชื่อและให้ส่งไปกับของ ฉบับที่สามให้ผู้ขนส่งลงลายมือชื่อและมอบให้แก่ ผู้ตราส่งหลังจากที่ได้ยอมรับของแล้ว

๓. ผู้ขนส่งต้องลงลายมือชื่อเมื่อมีการยอมรับของ

๔. การลงลายมือชื่อของผู้ขนส่งอาจประทับตราก็ได้ การลงลายมือชื่อของผู้ตราส่งอาจพิมพ์หรือประทับตราก็ได้

๕. ถ้าผู้ขนส่งจัดทำใบตราส่งทางอากาศขึ้นโดยการร้องขอของผู้ตราส่ง ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้จัดทำเช่นนั้น ในนามของผู้ตราส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

ข้อ ๗

ผู้ขนส่งของมีสิทธิเรียกให้ผู้ตราส่งจัดทำใบตราส่งแยกต่างหากจากกันได้ เมื่อมีหีบห่อมากกว่าหนึ่งชิ้น

ข้อ ๘

ใบตราส่งทางอากาศต้องมีรายการดังต่อไปนี้

(ก) ถิ่นที่และวันที่ทำใบตราส่งนั้น

(ข) ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทาง

(ค) ถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ขนส่งอาจสงวนสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงถิ่นหยุดพักในกรณีจำเป็นก็ได้ และถ้าใช้สิทธินั้น การเปลี่ยนแปลงจะไม่มีผลทำให้การรับขนสูญเสียลักษณะระหว่างประเทศ

(ง) ชื่อและที่อยู่ของผู้ตราส่ง

(จ) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งรายแรก

(ฉ) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง ถ้าจำเป็นแก่กรณี

(ช) ลักษณะแห่งของ

(ซ) จำนวนหีบห่อ วิธีบรรจุหีบห่อ และเครื่องหมายเฉพาะหรือหมายเลขหีบห่อเหล่านั้น

(ฌ) น้ำหนัก จำนวน ปริมาตร หรือความกว้างยาวสูงของของ

(ญ) สภาพอันเห็นประจักษ์ของของและการบรรจุหีบห่อ

(ด) ค่าระวาง ถ้าได้ตกลงกันไว้แล้ว วันที่และถิ่นที่ชำระเงิน และบุคคลที่จะเป็นผู้ชำระ

(ต) ราคาของถ้าเป็นการส่งของไปโดยวิธีชำระเงินเมื่อส่งมอบของ และจำนวนเงินค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นถ้าจำเป็นแก่

กรณี

(ถ) จำนวนมูลค่าที่ได้แถลงไว้ตามข้อ ๒๒(๒)

(ท) จำนวนฉบับของใบตราส่งทางอากาศ

(น) เอกสารที่มอบให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อส่งไปพร้อมกับใบตราส่งทางอากาศ

(บ) ระยะเวลาที่กำหนดเพื่อการรับขนจนเสร็จสิ้น และบันทึกย่อแสดงเส้นทางที่จะส่งไป ถ้าเรื่องเหล่านี้ได้ตกลงกันไว้แล้ว

(ป) ข้อความว่า การรับขนอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบซึ่งอนุสัญญานี้วางไว้

ข้อ ๙

ถ้าผู้ขนส่งยอมรับของโดยไม่มีการทำใบตราส่งทางอากาศขึ้น หรือถ้าใบตราส่งไม่มีรายการทั้งปวงที่ระบุไว้ในข้อ ๘ (ก) ถึง (ฌ) และ (ป) ผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ซึ่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน

ข้อ ๑๐

๑. ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความถูกต้องของรายการและข้อความเกี่ยวกับของที่ตนกรอกไว้ในใบตราส่งทางอากาศ

๒. ผู้ตราส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่ปวง ที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นใด เพราะเหตุแห่งความผิดปกติ ไม่ถูกต้อง หรือไม่บริบูรณ์ของรายการและข้อความดังกล่าว

ข้อ ๑๑

๑. ใบตราส่งทางอากาศเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญา การได้รับของ และเงื่อนไขการรับขน

๒. ข้อความในใบตราส่งทางอากาศเกี่ยวกับน้ำหนัก ความกว้างยาวสูง และลักษณะหีบห่อแห่งของ รวมถึงข้อความ เกี่ยวกับจำนวนหีบห่อ เป็นหลักฐานเบื้องต้นของข้อเท็จจริงที่แสดงไว้ ส่วนข้อความเกี่ยวกับปริมาณ ปริมาตร และสภาพ แห่งของจะใช้ประกอบเป็นหลักฐานยืนยันผู้ขนส่งไม่ได้ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ตรวจสอบต่อหน้าผู้ตราส่งแล้วระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศว่าตนได้ตรวจสอบเช่นนั้นแล้ว หรือข้อความนั้นเกี่ยวกับสภาพแห่งของอันเห็นประจักษ์

ข้อ ๑๒

๑. ภายใต้งบับแห่งความรับผิดชอบของคนที่ปฏิบัติการชำระหนี้ทั้งปวงของตนตามสัญญาฉบับรับขน ผู้ตราส่งมีสิทธิที่จะจัดการของ โดยถอนของออก ณ สนามบินต้นทางหรือปลายทาง หรือโดยหยุดการส่งของในระหว่างการเดินทาง ณ ที่ใด ๆ ที่อากาศยานลง หรือโดยเรียกให้ส่งมอบของ ณ ถิ่นปลายทางหรือในระหว่างการเดินทางแก่บุคคลอื่นนอกเหนือจากผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้ในใบตราส่งทางอากาศ หรือโดยเรียกให้ส่งของกลับไปยังสนามบินต้นทาง ผู้ตราส่งต้องใช้สิทธิจัดการนี้ ในทางที่จะเสื่อมเสียแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ตราส่งอื่น และต้องชำระคืนค่าใช้จ่ายใด ๆ อันเนื่องมาจากการใช้สิทธินี้

๒. ถ้าเป็นการพ้นวิสัยที่จะปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ผู้ตราส่งทราบโดยพลัน

๓. ถ้าผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตราส่งเพื่อจัดการของโดยมิได้เรียกให้แสดงใบตราส่งทางอากาศ ฉบับที่มอบไว้แก่ผู้ตราส่ง ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ อันอาจเกิดขึ้นจากการนั้นแก่บุคคลใด ๆ ผู้ซึ่งครอบครองใบตราส่งทางอากาศฉบับนั้นโดยชอบด้วยกฎหมาย ทั้งนี้ไม่ตัดสิทธิของผู้ขนส่งในการเรียก ค่าชดเชยคืนจากผู้ตราส่ง

๔. สิทธิให้แก่ผู้ตราส่งสิ้นสุดลงในขณะที่สิทธิของผู้รับตราส่งเริ่มต้นขึ้นตามข้อ ๑๓ อย่างไรก็ตาม ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับใบตราส่งหรือของ หรือถ้าไม่สามารถติดต่อผู้รับตราส่งได้ ผู้ตราส่งย่อมกลับมีสิทธิ จัดการของต่อไป

ข้อ ๑๓

๑. เว้นแต่ในพฤติการณ์ที่ระบุไว้ในข้อก่อน เมื่อของมาถึงถิ่นปลายทาง ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งมอบใบตราส่งทางอากาศและส่งมอบของแก่ตน เมื่อได้ชำระค่าภาระที่ต้องชำระและเมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการรับขน ที่ระบุไว้ในใบตราส่งทางอากาศแล้ว

๒. เว้นแต่จะได้อตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่งมีหน้าที่แจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบทันทีที่ของมาถึง

๓. ถ้าผู้ขนส่งยอมรับว่าของสูญหาย หรือถ้าของยังไม่ถึงเมื่อพ้นเจ็ดวันนับแต่วันที่ควรจะมาถึง ผู้รับตราส่งย่อมมี สิทธิบังคับเอาแก่ผู้ขนส่งตามสิทธิอันได้มาแต่สัญญาฉบับรับขน

ข้อ ๑๔

ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งต่างก็สามารถบังคับใช้สิทธิทั้งปวงที่ได้รับจากข้อ ๑๒ และ ๑๓ แล้วแต่กรณี ได้ในนามของตนเอง ไม่ว่าจะกระทำเพื่อผลประโยชน์ของตนเองหรือเพื่อผลประโยชน์ของอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องปฏิบัติตามชำระหนี้ที่กำหนดไว้ในสัญญา

ข้อ ๑๕

๑. ข้อ ๑๒, ๑๓ และ ๑๔ ไม่กระทบต่อความสัมพันธ์ของผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งต่อกันและกัน หรือความสัมพันธ์ ซึ่งแต่ละฝ่ายมีกับบุคคลที่สามผู้ได้รับสิทธิจาก ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

๒. บทบัญญัติแห่งข้อ ๑๒, ๑๓ และ ๑๔ จะเปลี่ยนแปลงได้ก็แต่โดยการกำหนดโดยชัดแจ้งไว้ในใบตราส่งทางอากาศ

ข้อ ๑๖

๑. ผู้ตราส่งต้องจัดให้มีข้อมูลที่จำเป็นและแนบเอกสารที่จำเป็นกับใบตราส่งทางอากาศ เพื่อดำเนินการตามพิธีการ ทางศุลกากร อากาศในเมือง หรือตำรวจ ก่อนที่จะส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่ง เพื่อ

ความเสียหายใด ๆ อันเนื่องมาจากการไม่มีอยู่ ไม่เพียงพอ หรือผิดปกติของข้อมูลหรือเอกสารดังกล่าว เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

๒. ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ต้องตรวจสอบความถูกต้องหรือความเพียงพอของข้อมูลหรือเอกสารดังกล่าว

หมวด ๓ ความรับผิดของผู้ขนส่ง

ข้อ ๑๗

ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่ได้รับในเหตุการณ์ที่คนโดยสารถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บหรือได้รับบาดเจ็บแก่ร่างกายอื่นใด ถ้าอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้น ได้เกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างการดำเนินการใด ๆ เพื่อขึ้นหรือลงจากอากาศยาน

ข้อ ๑๘

๑. ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่ได้รับในเหตุการณ์ที่สัมภาระลงทะเลเบียนหรือของใด ๆ ถูกทำลายหรือสูญหาย หรือบุบสลาย ถ้าการอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายที่ได้รับนั้น ได้เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ

๒. การรับขนทางอากาศตามความหมายของวรรคก่อน ครอบคลุมช่วงเวลาในระหว่างที่สัมภาระหรือของอยู่ ในการดูแลของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะอยู่ที่สนามบินหรือบนอากาศยาน หรือ ณ ที่ใดก็ตามในกรณีที่มีการบินลงนอกสนามบิน

๓. ระยะเวลาการรับขนทางอากาศไม่ขยายไปถึงการรับขนใด ๆ ทางบก ทางทะเล หรือทางแม่น้ำที่ปฏิบัติการนอกสนามบิน อย่างไรก็ตาม ถ้าการรับขนดังกล่าวเกิดขึ้นในการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อการรับขนทางอากาศ เพื่อความมุ่งประสงค์ในการบรรทุก การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายใด ๆ เป็นผลของเหตุการณ์ซึ่งได้เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนของทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

ข้อ ๑๙

ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการชักช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสาร สัมภาระหรือของ

ข้อ ๒๐

๑. ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนและตัวแทนของตนได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยง ความเสียหายนั้นแล้ว หรือว่าเป็นการพันวิสัยที่ตนหรือตัวแทนของตนจะใช้มาตรการเช่นนั้น

๒. ในการรับขนของและสัมภาระ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้น จากการนำร่องโดยประมาทเลินเล่อ หรือความประมาทเลินเล่อในการบังคับอากาศยานหรือในการเดินอากาศ และถ้าพิสูจน์ได้ว่า ในประการอื่นทั้งหมดตนและตัวแทนของตนได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งปวงเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว

ข้อ ๒๑

ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นจากหรือมีส่วนเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของบุคคล ผู้ได้รับความเสียหาย ศาลอาจปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากความรับผิดของตนทั้งหมดหรือแต่บางส่วนก็ได้ตามบทบัญญัติ แห่งกฎหมายของศาลนั้น

ข้อ ๒๒

๑. ในการรับขนคนโดยสาร ความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับคนโดยสารแต่ละคนจำกัดเพียงจำนวนเงิน ๑๒๕,๐๐๐ แฟรังก์ ในกรณีที่อาจกำหนดค่าเสียหายเป็นการผ่อนชำระเงินตามกฎหมายของศาลซึ่งพิจารณาคดี มูลค่าต้นเงินที่เทียบเท่า การชำระเงินดังกล่าวต้องไม่เกิน ๑๒๕,๐๐๐ แฟรังก์ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งและคนโดยสารอาจตกลงกัน กำหนดการจำกัด ความรับผิดให้สูงกว่านี้โดยสัญญาพิเศษก็ได้

๒. ในการรับขนสัมภาระลงทะเลเบียนและของ ความรับผิดของผู้ขนส่งจำกัดเพียงจำนวนเงิน ๒๕๐ แฟรังก์ต่อ กิโลกรัม เว้นแต่ในกรณีที่มอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้ทำการแถลงพิเศษถึงมูลค่าเมื่อมีการส่งมอบ และได้ชำระเงิน เพิ่มเติมแล้ว ถ้าจำเป็นแก่กรณี ในกรณีนั้นผู้ขนส่งจะรับผิดชำระเงินไม่เกินจำนวนที่ได้แถลงไว้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนเงินนั้นมากกว่ามูลค่าที่แท้จริงสำหรับผู้ตราส่งเมื่อมีการส่งมอบ

๓. ในส่วนที่เกี่ยวกับสิ่งของซึ่งคนโดยสารถูแลเองนั้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจำกัดเพียง ๕,๐๐๐ แฟรงค์ ต่อคนโดยสารถู

๔. จำนวนเงินที่กล่าวข้างต้นนี้ ให้ถือว่าอ้างถึงเงินแฟรงค์ฝรั่งเศสซึ่งประกอบด้วยทองคำหนัก ๖๕.๕ มิลลิกรัม โดยมีความบริสุทธิ์ ๙๐๐ ใน ๑,๐๐๐ ส่วน จำนวนเงินเหล่านี้อาจปวีรตราเป็นเงินตราสกุลใด ๆ เป็นตัวเลขถ้วน ๆ ก็ได้

ข้อ ๒๓

บทบัญญัติใดโน้มไปในทางที่จะปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากความรับผิด หรือกำหนดการจำกัดให้ต่ำกว่าที่วางไว้ในอนุสัญญานี้ย่อมเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของบทบัญญัติเช่นว่านั้นไม่มีผลทำให้สัญญาทั้งหมดเป็นโมฆะ สัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของ อนุสัญญานี้

ข้อ ๒๔

๑. ในกรณีซึ่งอยู่ภายใต้ข้อ ๑๘ และ ๑๙ การดำเนินคดีใด ๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย ไม่ว่าจะมูลคดีจะเป็นประการใด จะกระทำมิได้ภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและการจำกัดที่วางไว้ในอนุสัญญานี้เท่านั้น

๒. ในกรณีซึ่งอยู่ภายใต้ข้อ ๑๗ ให้นำบทบัญญัติแห่งวรรคก่อนมาใช้ด้วย โดยมีให้เสื่อมเสียต่อปัญหาที่ว่า ผู้ใดเป็นบุคคลผู้มีสิทธิดำเนินคดี และสิทธิของบุคคลดังกล่าวเป็นประการใดบ้าง

ข้อ ๒๕

๑. ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่ง อนุสัญญานี้ซึ่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตน ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นจากการปฏิบัติอันมิชอบโดยจงใจของตน หรือโดยการละเว้นการปฏิบัติในส่วนของตน ซึ่งตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีถือว่าเทียบเท่าการปฏิบัติอันมิชอบโดยจงใจ

๒. ในทำนองเดียวกัน ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าว ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นตามที่กล่าวข้างต้นโดยตัวแทนใด ๆ ของผู้ขนส่งซึ่งกระทำภายในขอบข่ายการจ้างของตน

ข้อ ๒๖

๑. การที่ผู้มีสิทธิรับมอบได้รับมอบสัมภาระหรือของไว้โดยมิได้ทักท้วง ย่อมเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระหรือของดังกล่าวในสภาพดีและตรงตามเอกสารการรับขนแล้ว

๒. ในกรณีที่มีความเสียหาย ผู้มีสิทธิรับมอบต้องทักท้วงต่อผู้ขนส่งทันทีที่พบความเสียหายนั้น และอย่างช้าที่สุดก็ภายในสามวันนับแต่วันที่ได้รับมอบสัมภาระ และภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของ การทักท้วงในกรณีที่มีการชักช้า ต้องกระทำอย่างช้าที่สุดภายในสิบวันนับแต่วันที่สัมภาระหรือของนั้นได้ตก อยู่ในการจัดการของผู้มีสิทธิรับมอบแล้ว

๓. การทักท้วงทุกกรณีต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรในเอกสารการรับขนหรือโดยคำบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร แยกต่างหากแล้วส่งออกไปภายในเวลาดังกล่าว

๔. หากไม่มีการทักท้วงภายในเวลาดังกล่าว การดำเนินคดีต่อผู้ขนส่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่ในกรณีกลฉ้อฉลของผู้ขนส่ง

ข้อ ๒๗

ในกรณีที่ผู้ต้องรับผิดชอบถึงความตาย การดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้ พึงกระทำต่อผู้แทนโดยชอบด้วยกฎหมายแห่งกองทรัพย์สินของผู้ตาย

ข้อ ๒๘

๑. การดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายต้องกระทำในอาณาเขตของอัครภาคิผู้ทำสัญญาแห่งหนึ่ง ไม่ว่าในศาล ที่มีเขตอำนาจซึ่งผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่ตามปกติหรือมีสำนักงานแห่งใหญ่หรือมีสถานที่ตั้งที่ทำสัญญากัน หรือในศาล ที่มีเขตอำนาจ ณ ถิ่นปลายทาง แล้วแต่ใจที่จะเลือก

๒. ปัญหากระบวนการพิจารณาให้อยู่ในบังคับแห่งกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี

ข้อ ๒๙



LIART

Legislative Institutional Repository of Thailand

๑. สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเป็นอันระงับไป ถ้าไม่มีการดำเนินคดีภายในสองปีนับจากวันที่อากาศยานถึงปลายทาง หรือจากวันที่อากาศยานควรจะได้ถึงแล้ว หรือจากวันที่การบินได้หยุดลง

๒. วิธีการคำนวณระยะเวลาอายุความ ให้กำหนดโดยกฎหมายแห่งศาลที่พิจารณาคดี

ข้อ ๓๐

๑. ในกรณีการรับขนซึ่งจะปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดและอยู่ภายใต้บทนิยามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑วรรคสาม ผู้ขนส่งแต่ละคนที่ยอมรับคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ ย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายซึ่งอนุสัญญานี้ ได้วางไว้ และให้ถือว่าเป็นคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งของสัญญารับขนเท่าที่สัญญานั้นกล่าวถึงการรับขนส่วนที่ปฏิบัติการ ภายใต้การควบคุมดูแลของตน

๒. ในกรณีที่มีการรับขนมีลักษณะเช่นนี้ คนโดยสารหรือผู้แทนของคนโดยสาร จะดำเนินคดีได้ก็เฉพาะต่อผู้ขนส่งซึ่งได้ปฏิบัติการรับขนในระหว่างที่อุบัติเหตุหรือการชักช้าได้เกิดขึ้นเท่านั้น เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ขนส่งทอดแรก ได้ยอมรับความรับผิดชอบต่อการเดินทางไว้โดยการตกลงโดยชัดแจ้ง

๓. ในกรณีสัมภาระหรือของ คนโดยสารหรือผู้ตราส่งจะมีสิทธิดำเนินคดีต่อผู้ขนส่งทอดแรก และคนโดยสารหรือ ผู้รับตราส่ง ซึ่งมีสิทธิรับมอบจะมีสิทธิดำเนินคดีต่อผู้ขนส่งทอดสุดท้าย และนอกจากนั้นแต่ละคนยังอาจดำเนินคดีต่อผู้ขนส่งที่ปฏิบัติการรับขนในระหว่างที่การถูกทำลาย สูญหาย บุกสลาย หรือชักช้าได้เกิดขึ้นอีกด้วย ผู้ขนส่งเหล่านี้ ต้องรับผิดชอบร่วมกันและต่างกันต่อคนโดยสาร หรือต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

หมวด ๔ บทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน

ข้อ ๓๑

๑. ในกรณีการรับขนหลายรูปแบบร่วมกันที่ปฏิบัติการบางส่วนโดยทางอากาศและบางส่วนโดยการรับขนรูปแบบอื่น ให้ใช้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้เฉพาะแก่การรับขนทางอากาศ ถ้าหากว่าการรับขนทางอากาศนั้นอยู่ภายในข้อกำหนด ของข้อ ๑

๒. ในกรณีการรับขนหลายรูปแบบร่วมกัน ไม่มีความใดในอนุสัญญานี้ ห้ามมิให้คู่สัญญาใส่เงื่อนไขเกี่ยวกับ การรับขนรูปแบบอื่น ไว้ในเอกสารการรับขนทางอากาศ ถ้าหากว่าส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ ได้มีการปฏิบัติ ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้

หมวด ๕ บททั่วไปและบทสุดท้าย

ข้อ ๓๒

ข้อกำหนดใด ๆ ที่มีอยู่ในสัญญารับขนและความตกลงพิเศษทั้งปวงซึ่งกระทำก่อนที่ความเสียหายเกิดขึ้น โดยที่คู่สัญญา มุ่งที่จะละเมิดกฎหมายที่อนุสัญญานี้ได้วางไว้ ไม่ว่าจะโดยการกำหนดกฎหมายบังคับใช้บังคับ หรือโดยการเปลี่ยนแปลงกฎหมายเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ย่อมตกเป็นโมฆะ อย่างไรก็ตาม สำหรับการรับขนของนั้น ย่อมให้มีข้อความว่าด้วยวิธีอนุญาโตตุลาการได้ภายใต้บังคับแห่ง อนุสัญญานี้ ถ้าวิธีการอนุญาโตตุลาการนั้นจะกระทำ ภายในเขตอำนาจศาลแห่งหนึ่งซึ่งอ้างถึงในข้อ ๒๔ วรรคแรก

ข้อ ๓๓

ไม่มีความใดในอนุสัญญานี้ ห้ามผู้ขนส่งมิให้ปฏิเสธการเข้าทำสัญญาการรับขนใด ๆ หรือจัดทำข้อบังคับ ซึ่งไม่ขัดกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้

ข้อ ๓๔

อนุสัญญานี้มิใช่แก่การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งกิจการเดินอากาศเป็นผู้ปฏิบัติการทดลอง เพื่อการจัดตั้งเส้นทางเดินอากาศแบบประจำขึ้น และไม่ใช้แก่การรับขนซึ่งปฏิบัติการในพฤติการณ์พิเศษ นอกเหนือขอบข่ายปกติแห่งธุรกิจของผู้ขนส่งทางอากาศ

ข้อ ๓๕

คำว่า "วัน" เมื่อใช้ในอนุสัญญานี้ หมายถึง วันตามปฏิทิน มิใช่วันทำการ

ข้อ ๓๖

อนุสัญญานี้ ทำเป็นภาษาฝรั่งเศสเป็นต้นฉบับเดียว ซึ่งคงมอบไว้กับบรรณาคมของกระทรวงการต่างประเทศ โปแลนด์ และให้รัฐบาลโปแลนด์ส่งสำเนาที่ได้รับรองว่าถูกต้องแล้วฉบับหนึ่งไปยังแต่ละรัฐบาลของอัครภาคีผู้ทำสัญญา

ข้อ ๓๗

๑. อนุสัญญานี้จะต้องได้รับสัตยาบัน ให้มอบสัตยาบันสารไว้กับบรรณาคมของกระทรวงการต่างประเทศ โปแลนด์ ซึ่งจะต้องแจ้งให้แต่ละรัฐบาลของอัครภาคีผู้ทำสัญญาทราบถึงการมอบนี้

๒. ทันใดที่อนุสัญญานี้ได้รับสัตยาบันจากอัครภาคีผู้ทำสัญญาครบห้าภาคีแล้ว ก็ให้เริ่มใช้บังคับระหว่างภาคี เหล่านั้น ในวันที่เก้าสิบหลังจากการมอบสัตยาบันฉบับที่ห้า หลังจากนั้นให้เริ่มใช้บังคับระหว่างอัครภาคีผู้ทำสัญญาซึ่งได้ ให้สัตยาบัน แล้วกับอัครภาคีผู้ทำสัญญาซึ่งมอบสัตยาบันสาร ในวันที่เก้าสิบหลังจากการมอบ

๓. รัฐบาลสาธารณรัฐโปแลนด์ยอมมีหน้าที่แจ้งให้แต่ละรัฐบาลของอัครภาคีผู้ทำสัญญาทราบถึงวันที่อนุสัญญานี้ เริ่มใช้บังคับ กับทั้งวันที่มีการมอบสัตยาบันแต่ละฉบับ

ข้อ ๓๘

๑. หลังจากอนุสัญญานี้ได้เริ่มใช้บังคับแล้ว จะยังคงเปิดให้รัฐใด ๆ ให้ภาคยานุวัติได้

๒. การภาคยานุวัติให้กระทำโดยการบอกกล่าวไปยังรัฐบาลสาธารณรัฐโปแลนด์ ผู้ซึ่งจะแจ้งให้แต่ละรัฐบาล ของ อัครภาคีผู้ทำสัญญาทราบ

๓. การภาคยานุวัติจะมีผลตั้งแต่วันที่เก้าสิบหลังจากการบอกกล่าวไปยังรัฐบาลสาธารณรัฐโปแลนด์

ข้อ ๓๙

๑. อัครภาคีผู้ทำสัญญาภาคีหนึ่งภาคีใดอาจบอกเลิกอนุสัญญานี้ได้โดยการบอกกล่าวไปยังรัฐบาลสาธารณรัฐ โปแลนด์ ผู้ซึ่งจะแจ้งให้แต่ละรัฐบาลของอัครภาคีผู้ทำสัญญาทราบโดยทันที

๒. การบอกเลิกจะเริ่มมีผลเมื่อครบหกเดือนหลังจากการบอกกล่าวการบอกเลิกและจะมีผลเฉพาะที่เกี่ยวกับ ภาคี ซึ่งได้ดำเนินการบอกเลิกเท่านั้น

ข้อ ๔๐

๑. อัครภาคีผู้ทำสัญญาใด ๆ อาจประกาศในขณะที่ลงนามหรือมอบสัตยาบันหรือภาคยานุวัติก็ได้ ว่า การ ยอมรับอนุสัญญานี้ไม่ใช้แก่อาณาดิน รัฐอารักขา อาณาเขตในอาณัติ หรืออาณาเขตอื่นใดในบังคับแห่ง อธิปไตย หรือ อาณาของตน หรืออาณาเขตใด ๆ ภายใต้อธิราชย์ของตน แห่งหนึ่งแห่งใดหรือทั้งหมด

๒. ในทำนองเดียวกัน อัครภาคีผู้ทำสัญญาใด ๆ อาจให้ภาคยานุวัติต่างหากในภายหลังในนามของอาณาดินม รัฐอารักขา อาณาเขตในอาณัติหรืออาณาเขตอื่นใดในบังคับแห่งอธิปไตย หรืออาณาของตน หรืออาณาเขตใด ๆ ภายใต้ อธิราชย์ของตน แห่งหนึ่งแห่งใดหรือทั้งหมด ซึ่งมีได้รวมไว้ในคำประกาศฉบับต้น

๓. อัครภาคีผู้ทำสัญญาใด ๆ อาจบอกเลิกอนุสัญญานี้ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา แยกต่างหากเฉพาะตน หรือเฉพาะสำหรับอาณาดินม รัฐอารักขา อาณาเขตในอาณัติ หรืออาณาเขตอื่นใดในบังคับแห่งอธิปไตย หรืออาณาของ ตน หรืออาณาเขตอื่นใด ภายใต้อธิราชย์ของตน แห่งหนึ่งแห่งใดหรือทั้งหมดก็ได้

ข้อ ๔๑

เมื่อครบสองปีหลังจากอนุสัญญานี้เริ่มใช้บังคับ อัครภาคีผู้ทำสัญญาใด ๆ ย่อมมีสิทธิเรียกให้มีการจัดการ ประชุม ระหว่างประเทศครั้งใหม่ขึ้นเพื่อพิจารณาการปรับปรุงใด ๆ ที่อาจจะกระทำได้ในอนุสัญญานี้ เพื่อบรรลุผล ดังกล่าว ภาคีเหล่านั้นจะติดต่อแจ้งไปยังรัฐบาลสาธารณรัฐฝรั่งเศส ผู้ซึ่งจะดำเนินมาตรการอันจำเป็น ในการเตรียมการ ประชุมเช่นนั้น

อนุสัญญานี้ทำ ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๒ จะคงเปิดให้มีการลงนามจนถึงวันที่ ๓๑ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๓

(หมายเหตุ : ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีอนุสัญญานี้ ถึงแม้ว่าคณะรัฐมนตรีเคยมีมติเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๑๐ เห็นชอบให้ประเทศไทยดำเนินการภาคยานุวัติอนุสัญญาออร์ซอซึ่งแก้ไขโดยพิธีสารเฮก พ.ศ. ๒๔๙๔ แล้วก็ตาม)

ภาคผนวก ง



ภาคผนวก ง.

พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒

ฯลฯ

หมวด ๑ การจัดตั้ง ทูน และทูนสำรอง

มาตรา ๕ ให้จัดตั้งการทำอากาศยานขึ้นเรียกว่า "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" เรียกโดยย่อว่า "ทอท." และให้ใช้ชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า "Airports Authority of Thailand" เรียกโดยย่อว่า "AAT"

ให้ ทอท. เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ในการประกอบและส่งเสริมกิจการทำอากาศยาน รวมทั้งการดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำอากาศยาน

มาตรา ๖ ให้กิจการของ ทอท. ไม่ต้องตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน และกฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ แต่พนักงานและลูกจ้างของ ทอท. ต้องได้รับการคุ้มครองแรงงานไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน

มาตรา ๗ ทอท. มีสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพมหานคร และจะตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนชั้น ๓ ที่อื่นใดในและนอกราชอาณาจักรก็ได้ แต่การตั้งสำนักงานสาขานอกราชอาณาจักร ต้องได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีก่อน

มาตรา ๘ ให้ ทอท. มีอำนาจกระทำกิจการต่าง ๆ ภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๕ และอำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

(๑) ถือกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองหรือมีทรัพย์สินสิทธิต่าง ๆ สร้าง ซื้อ จัดหา ขาย จำหน่าย เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม รับจำนำ รับจำนอง แลกเปลี่ยน โอน รับโอน หรือดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับทรัพย์สิน ทั้งในและนอกราชอาณาจักร ตลอดจนรับทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

(๒) จัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งของ เครื่องใช้ หรือบริการต่าง ๆ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยอันเกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับกิจการทำอากาศยาน

(๓) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ทำอากาศยาน ทรัพย์สิน บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการของ ทอท. ตลอดจนวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

(๔) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการใช้และรักษาทำอากาศยาน ทรัพย์สิน บริการและความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการทำอากาศยาน

(๕) สำรอง วางแผน ออกแบบ สร้างและปรับปรุงทำอากาศยาน และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจการทำอากาศยาน

(๖) ควบคุม ปรับปรุงและให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการทำอากาศยานภายในเขตทำอากาศยาน

(๗) ให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ แก่ผู้ประกอบการธุรกิจในการเดินอากาศในการใช้ทำอากาศยาน

(๘) กู้หรือยืมเงินภายในและภายนอกราชอาณาจักร

(๙) ให้กู้หรือให้ยืมเงินโดยมีหลักประกันด้วยบุคคลหรือทรัพย์สินเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ ทอท.

(๑๐) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน

(๑๐ ทวิ) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการทำอากาศยาน และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับกิจการของทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

(๑๑) ถือหุ้นหรือเข้าเป็นหุ้นส่วนหรือร่วมกิจการกับบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ ทอท.

(๑๒) ว่าจ้างหรือมอบให้บุคคลใดประกอบกิจการส่วนหนึ่งส่วนใดของ ทอท. แต่ถ้ากิจการนั้นมีรัฐวิสาหกิจใดมีอำนาจดำเนินการและคณะกรรมการเห็นว่ารัฐวิสาหกิจนั้นสามารถจะดำเนินการให้บังเกิดผลและมีประสิทธิภาพได้ ก็ให้ว่าจ้างหรือมอบให้รัฐวิสาหกิจนั้นเป็นผู้ประกอบกิจการก่อนผู้อื่น

(๑๓) ตั้งหรือรับเป็นตัวแทน ตัวแทนค้าต่าง และนายหน้าในกิจการตามวัตถุประสงค์ของ ทอท.

(๑๔) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของ ทอท.

ฯลฯ

ฯลฯ

ภาคผนวก จ



*** PRINT *** MON 16 FEB 2009 03:40 ***
Print จากระบบฯ วันจันทร์ที่ 16 ก.พ. 2552 เวลา 03.40 UTC (10.40 น.)
ZCZC BTA091 270803-----
(ZCZC)สัญลักษณ์เริ่มต้นข่าว, (BTA091) ช่องทางของเครือข่ายและลำดับการรับข่าวของระบบฯ
GG VTBAYTYX-----
(GG)Codeลำดับความสำคัญของข่าว, (VTBAYTYX) Codeแสดงถึงที่อยู่ของหน่วยงานผู้รับข่าว ซึ่งในที่นี้จะระบุถึงหน่วยงาน
GG VTBANTMC VTBAYOYX VTBAYCYX-----
ภายในกรมการขนส่งทางอากาศ
251610 VTBDYNYX-----
เวลาที่ออกประกาศข่าวฉบับนี้คือ วันที่ 25 เวลา 16.10 UTC (23.10 น.), โดยตอนเมือง NOTAM office เป็นผู้รวบรวมออกประกาศ
(G6469/08 NOTAMN-----
ลำดับของ NOTAM ในปี 2008, โดยเป็น NOTAM ประเภทใหม่ (ไม่เกี่ยวข้องกับหรืออ้างถึง NOTAM ฉบับอื่นๆ)
Q) VTBB/QXXX/IVNBO/A/000/999/1341N10045E005-----
บรรทัดของ Q Code ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้ระบุใบแจ้งของการจัดเก็บในระบบฐานข้อมูลฯ
A) VTBS B) 0811251630 C) 0811260030-----
A) อีกขรยอสนามบินสุวรรณภูมิ, B) เวลาที่เริ่มมีผลบังคับใช้ ปี 2008 เดือน พ.ย. วันที่ 25 เวลา 16.30 UTC (23.30 น.),
C) เวลาที่ผลบังคับใช้สิ้นสุด ปี 2008 เดือน พ.ย. วันที่ 26 เวลา 00.30 UTC (07.30 น.)
E) DEPARTURE HALL NOT AVBL FOR DEPARTURE FLIGHT ONLY)-----ห้องโถงขาออกไม่สามารถใช้สำหรับเที่ยวบินขาออกได้

*** PRINT *** MON 16 FEB 2009 03:39 ***
Print จากระบบฯ วันจันทร์ที่ 16 ก.พ. 2552 เวลา 03.40 UTC (10.40 น.)
ZCZC BTA095 270803-----
(ZCZC)สัญลักษณ์เริ่มต้นข่าว, (BTA095) ช่องทางของเครือข่ายและลำดับการรับข่าวของระบบฯ
GG VTBAYTYX-----
(GG)Codeลำดับความสำคัญของข่าว, (VTBAYTYX) Codeแสดงถึงที่อยู่ของหน่วยงานผู้รับข่าว ซึ่งในที่นี้จะระบุถึงหน่วยงาน
GG VTBANTMC VTBAYOYX VTBAYCYX-----
ภายในกรมการขนส่งทางอากาศ
252135 VTBDYNYX-----
เวลาที่ออกประกาศข่าวฉบับนี้คือ วันที่ 25 เวลา 21.35 UTC (วันที่ 26 เวลา 04.35 น.), โดยตอนเมือง NOTAM office เป็นผู้
รวบรวมออกประกาศ
(G6473/08 NOTAMN-----
ลำดับของ NOTAM ในปี 2008, โดยเป็น NOTAM ประเภทใหม่ (ไม่เกี่ยวข้องกับหรืออ้างถึง NOTAM ฉบับอื่นๆ)
Q) VTBB/QFALC/IVNBO/A/000/999/1341N10045E005-----
บรรทัดของ Q Code ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้ระบุใบแจ้งของการจัดเก็บในระบบฐานข้อมูลฯ
A) VTBS B) 0811252135 C) 0811260500-----
A) อีกขรยอสนามบินสุวรรณภูมิ, B) เวลาที่เริ่มมีผลบังคับใช้ ปี 2008 เดือน พ.ย. วันที่ 25 เวลา 21.35 UTC (วันที่ 26 เวลา
04.35 น.), C) เวลาที่ผลบังคับใช้สิ้นสุด ปี 2008 เดือน พ.ย. วันที่ 26 เวลา 05.00 UTC (12.00 น.)
E) AD CLSD DUE TO POLITICAL RALLY-----สนามบินปิดเนื่องจากมีกิจกรรมเคลื่อนไหวทางการเมือง

วิมลวรรณวิภา
[Signature]

*** PRINT *** MON 16 FEB 2009 03:38 ***
Print จากระบบฯ วันจันทร์ที่ 16 ก.พ. 2552 เวลา 03.38 UTC (10.38 น.)
ZCZC BTA116 270803-----(ZCZC)สัญญาลัดขิ้นเริ่มต้นข่าว, (BTA116) ช่องทางของเครือข่ายและลำดับการรับข่าวของระบบฯ
GG VTBAYTYX----- (GG)Codeลำดับความสำคัญข่าวกว่า, (VTBAYTYX) Codeแสดงถึงที่อยู่ของหน่วยงานผู้รับข่าว ซึ่งในที่นี่จะระบุถึงหน่วยงาน
GG VTBANTMC VTBAYOYX VTBAYCYX----- ภายใต้กรมการขนส่งทางอากาศ
261002 VTB DYNYX----- เวลาที่ออกประกาศข่าวฉบับนี้คือ วันที่ 26 เวลา 10.02 UTC (17.02 น.), โดยตอนเมือง NOTAM office เป็นผู้รวบรวมออกประกาศ
(C6488/08 NOTAMR C6483/08----- ลำดับของ NOTAM ในปี 2008, โดยเป็น NOTAM ประเภทออกแทน C6483/08
Q) VTB B/QFALC/IV/NBO/A/000/999/1341N10045E005----- บรรทัดของ Q Code ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้ประโยชน์ในแง่ของการจัดเก็บในระบบฐานข้อมูลฯ
A) VTBS B) 0811261002 C) 0811271100----- A) อักษรย่อสถานะบินสุวรรณภูมิ, B) เวลาที่เริ่มมีผลบังคับใช้ ปี 2008 เดือน พ.ย. วันที่ 26 เวลา 10.02 UTC (17.02 น.),
C) เวลาที่ผลบังคับใช้สิ้นสุด ปี 2008 เดือน พ.ย. วันที่ 27 เวลา 11.00 UTC (18.00 น.)
E) AD CLSD DUE TO POLITICAL RALLY----- สนามบินปิดเนื่องจากการเคลื่อนไหวทางการเมือง

*** PRINT *** MON 16 FEB 2009 04:51 ***
Print จากระบบฯ วันจันทร์ที่ 16 ก.พ. 2552 เวลา 04.51 UTC (11.51 น.)
ZCZC BTA006 010154----- (ZCZC)สัญญาลัดขิ้นเริ่มต้นข่าว, (BTA006) ช่องทางของเครือข่ายและลำดับการรับข่าวของระบบฯ
GG VTBAYTYX----- (GG)Codeลำดับความสำคัญข่าวกว่า, (VTBAYTYX) Codeแสดงถึงที่อยู่ของหน่วยงานผู้รับข่าว ซึ่งในที่นี่จะระบุถึงหน่วยงาน
GG VTBANTMC VTBAYOYX VTBAYCYX----- ภายใต้กรมการขนส่งทางอากาศ
290830 VTB DYNYX----- เวลาที่ออกประกาศข่าวฉบับนี้คือ วันที่ 29 เวลา 08.30 UTC (15.30 น.), โดยตอนเมือง NOTAM office เป็นผู้รวบรวมออกประกาศ
(C6544/08 NOTAMR C6517/08----- ลำดับของ NOTAM ในปี 2008, โดยเป็น NOTAM ประเภทออกแทน C6517/08
Q) VTB B/QFALC/IV/NBO/A/000/999/1341N10045E005----- บรรทัดของ Q Code ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้ประโยชน์ในแง่ของการจัดเก็บในระบบฐานข้อมูลฯ
A) VTBS B) 0811290830 C) 0812011100----- A) อักษรย่อสถานะบินสุวรรณภูมิ, B) เวลาที่เริ่มมีผลบังคับใช้ ปี 2008 เดือน พ.ย. วันที่ 29 เวลา 08.30 UTC (15.30 น.),
C) เวลาที่ผลบังคับใช้สิ้นสุด ปี 2008 เดือน ธ.ค. วันที่ 1 เวลา 11.00 UTC (18.00 น.)
E) AD CLSD DUE TO POLITICAL RALLY----- สนามบินปิดเนื่องจากการเคลื่อนไหวทางการเมือง หมายเหตุ/อากาศยานของรัฐ ทหาร ถูกเงิน และเที่ยวบินรับขนส่งเฉพาะ
RMK/AVBL FOR STATE ACFT, MIL ACFT, EMERG ACFT
AND FERRY OUT FLT) ขาออก สามารถทำการบินได้

สรุปรวมในกล่อง



*** PRINT *** MON 16 FEB 2009 04:53 ***Print จากระบบฯ วันจันทร์ที่ 16 ก.พ. 2552 เวลา 04.53 UTC (11.53 น.)
ZCZC BTA018 010154.....(ZCZC)สัญลักษณ์เริ่มต้นข่าว, (BTA018) ช่องทางของเครือข่ายและลำดับการรับข่าวของระบบฯ
GG VTBAYTYX.....(GG)Codeลำดับความสำคัญของข่าว, (VTBAYTYX) Codeแสดงถึงที่อยู่ของหน่วยงานผู้รับข่าว ซึ่งในที่นี้จะระบุถึงหน่วยงาน
GG VTBANTMC VTBAYOYX VTBAYCYX.....ภายในกรมการขนส่งทางอากาศ
011326 VTBODYNYX.....เวลาที่ออกประกาศข่าวฉบับนี้คือ วันที่ 1 เวลา 13.26 UTC (20.26 น.). โดยตอนนี้องค์ NOTAM office เป็นผู้รวบรวมออกประกาศ
(C6614/08 NOTAMN..... ลำดับของ NOTAM ในปี 2008, โดยเป็น NOTAM ประเภทใหม่ (ไม่เกี่ยวข้องกับหรืออ้างถึง NOTAM ฉบับอื่นๆ)
Q) VTB8/QFALC/IVNBO/A/000/999/1341N10045E005..... บรรทัดของ Q Code ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใส่ประโชชนในแง่ของการจัดเก็บในระบบฐานข้อมูลฯ
A) VTBS B) 0812020200 C) 0812031100..... A) อักษรย่อสถานะฉบับสุวรรณภูมิ, B) เวลาที่เริ่มมีผลบังคับใช้ ปี 2008 เดือน พ.ค. วันที่ 2 เวลา 02.00 UTC (09.00 น.),
C) เวลาที่ผลบังคับใช้สิ้นสุด ปี 2008 เดือน พ.ค. วันที่ 3 เวลา 11.00 UTC (18.00 น.)
E) AD CLSD DUE TO POLITICAL RALLY.....สนามบินปิดเนื่องจากการเคลื่อนไหวทางการเมือง หมายเหตุ/อากาศยานของรัฐ ทหาร ถูกเงิน และเที่ยวบินรับขนส่งเฉพาะ
RMK/AVBL FOR STATE ACFT, MIL ACFT, EMERG ACFT, FERRY OUT FLTและเที่ยวบินขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียว สามารถทำการบินได้
AND PURE FREIGHTER FLT)

รับชม (vn) 16/2/09
[Signature]



*** PRINT *** MON 16 FEB 2009 04:55 ***
ZCZC BTA018 010154
GG VTBAYTYX
GG VTBANTMC VTBAYOYX VTBAYCYX
030555 VTBODYNX
(C6639/08 NOTAMN
Q) VTBB/QFAXX/IVNBO/A000/999/1341N10045E005
A) VTBS B) 0812030555 C) 0812051100
E) AS PART OF RECOVERY PLAN TO RE-OPER THE SUVARNABHUMI AIRPORT, -----ในส่วนของแผนเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิอีกครั้ง ทางกรมการขนส่งทางอากาศ กำลังดำเนินการ
DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION OF THAILAND IS CONDUCTING SECURITY
CHECKS IN THE PASSENGER TERMINAL AS WELL AS THE AIRSIDE, EVEN
THOUGH THESE AREAS WERE NOT TRESPASSED.

1. AIRSIDE AND RUNWAY 01L/19R INSPECTION HAS BEEN CONDUCTED
SATISFACTORILY AND RUNWAY 01L/19R OPERATES NORMALLY
2. AS AIRSIDE AND RUNWAY 01R/19L INSPECTION BEING CONDUCTED,
RUNWAY 01R/19L WILL BE OPENED AT 0800UTC 03/12/2008
3. FOR THE TIME BEING, PASSENGER FACILITIES ARE ARRANGED AS
FOLLOWS
- OUTBOUND PAX PROCEDURES WILL BE CONDUCTED TEMPORARILY OFF
AIRPORT CHECKING IN AT BITEC BANGNA
- INBOUND PAX PROCEDURES, CIQ, WILL BE CONDUCTED AT TG
FACILITIES CENTER UFN
4. FULL AIRPORT OPERATIONS WILL BE RESUMED AFTER PAX TERMINAL
SAFETY, SECURITY AND SYSTEM TEST ARE SATISFACTORILY VERIFIED)

Print จากระบบฯ วันจันทร์ที่ 16 ก.พ. 2552 เวลา 04.55 UTC (11.55 น.)
(ZCZC)สัญลักษณ์เริ่มต้นข่าว, (BTA018) ช่องทางของเครือข่ายและลำดับการรับข่าวของระบบฯ
(GG)Codeลำดับความสำคัญของข่าว, (VTBAYTYX) Codeแสดงถึงที่อยู่ของหน่วยงานผู้รับข่าว ซึ่งในที่นี้จะระบุถึงหน่วยงาน
ภายในกรมการขนส่งทางอากาศ
เวลาท้อออกประกาศข่าวนับนี้คือ วันที่ 3 เวลา 05.55 UTC (12.55 น.), โดยตอนเมือง NOTAM office เป็นผู้รวบรวมออกประกาศ
(C6639/08 NOTAMN
ลำดับของ NOTAM ในปี 2008, โดยเป็น NOTAM ประเภทใหม่ (ไม่เกี่ยวข้องหรืออ้างถึง NOTAM ฉบับอื่นๆ)
บรรทัดของ Q Code ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้ประโยชน์ของกรมการขนส่งทางอากาศ
A) อักษรย่อสนามบินสุวรรณภูมิ, B) เวลาที่เริ่มมีผลบังคับใช้ปี 2008 เดือน พ.ค. วันที่ 3 เวลา 05.55 UTC (12.55 น.),
C) เวลาที่ผลบังคับใช้สิ้นสุดปี 2008 เดือน พ.ค. วันที่ 5 เวลา 11.00 UTC (18.00 น.)

ในส่วนของแผนเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิอีกครั้ง ทางกรมการขนส่งทางอากาศ กำลังดำเนินการ
ตรวจสอบด้านความปลอดภัยในอาคารที่พักผู้โดยสาร ตลอดจนพื้นที่ Airside และพื้นที่ที่ไม่มีมีการ
บุกรุกเข้าไป ได้แก่
1. Airside และทางวิ่ง 01L/09R ทำการตรวจรับรองแล้ว ใช้งานได้ตามปกติ
2. Airside และทางวิ่ง 01L/09R กำลังทำการตรวจสอบ และจะเปิดใช้งานได้ในวันที่ 3 พ.ค. 51 เวลา
0800UTC (15.00 น.)

ในช่วงเวลานี้ ได้อำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โดยจัดเตรียมไว้ดังนี้
- ขั้นตอนสำหรับผู้โดยสารขาออก จะดำเนินการนอกสนามบิน ณ BITEC บางนาเป็นการ
ชั่วคราว
- ขั้นตอนสำหรับผู้โดยสารขาเข้า กระบวนการตรวจปล่อย จะดำเนินการที่ ศูนย์อำนวยความสะดวก
สะดวกของการบินไทย

4. การดำเนินการของสนามบินเต็มรูปแบบ จะทำหลังจากมีการรับรองการทดสอบระบบด้านความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยแล้ว

สุพงษ์ วัฒนสุภา
สม



อนุสัญญา
เพื่อการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่ง
กฎเกณฑ์บางประการสำหรับ
การรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ^๑

ข้อ ๑๕ - การชักช้า

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการชักช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนและลูกจ้างและตัวแทนของตน ได้ใช้มาตรการที่พึงประสงค์ที่จะต้องกระทำตามสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว หรือว่าเป็นการพันวิสัยที่ตน หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนจะใช้มาตรการเช่นนั้น

ข้อ ๒๐ - การหลุดพ้นจากความรับผิด

ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นหรือมีส่วนเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อหรือการกระทำหรือ ละเว้นกระทำโดยมิชอบของบุคคลผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือบุคคลซึ่งผู้เรียกร้องได้รับสิทธิมา ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้น จากความรับผิดทั้งหมดหรือแต่บางส่วนต่อผู้เรียกร้องนั้น เพียงเท่าที่ความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้น กระทำ โดยมิชอบดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดหรือมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ในทำนองเดียวกัน เมื่อบุคคลอื่นนอกจาก คนโดยสารเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจาก ความรับผิดทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เพียงเท่าที่ตนพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นหรือมีส่วนเกิดขึ้นจากความประมาท เลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นกระทำโดยมิชอบของคนโดยสารนั่นเองให้ข้อนี้แก่บทบัญญัติว่าด้วยความรับผิด ทั้งปวงในอนุสัญญานี้ รวมถึงข้อ ๒๑ วรรค ๑ ด้วย

ข้อ ๒๑ - ค่าสินไหมทดแทนในกรณี

คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ

๑. สำหรับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นภายในข้อ ๑๗ วรรค ๑ ที่ไม่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษ
ออนเงินต่อคนโดยสาร แต่ละคน ผู้ขนส่งไม่สามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนได้

๒. ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายที่เกิดขึ้นภายใต้ข้อ ๑๗ วรรค ๑ ในขอบเขตที่เกิน ๑๐๐,๐๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษ ดอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคน ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า

(ก) ความเสียหายเช่นนั้นไม่ได้มีสาเหตุมาจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้นกระทำ โดยมีชอบของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของ ผู้ขนส่ง

(ข) ความเสียหายเช่นนั้นมิมีสาเหตุเพียงอย่างเดียวมาจากความประมาทเลินเล่อ หรือการกระทำหรือละเว้น กระทำโดยมิชอบของบุคคลที่สาม

ข้อ ๒๒ - การจำกัดความรับผิดเกี่ยวกับการชักช้า สัมภาระ และของ

๑. ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการชักช้าในการรับขนคนโดยสารดังที่ระบุไว้ในข้อ ๑๕ ความรับผิดของผู้ขนส่ง ต่อคนโดยสารแต่ละคนจำกัดเพียง ๔,๑๕๐ หน่วยสิทธิพิเศษดอนเงิน

๒. ในการรับขนสัมภาระ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่มีการถูกทำลาย สูญหาย บอบสลาย หรือชักช้า จำกัดเพียง ๑,๐๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษดอนเงินต่อคนโดยสาร แต่ละคน เว้นแต่ในขณะที่ยอมสัมภาระให้แก่ผู้ขนส่งคนโดยสาร ได้ทำการแสดงพิเศษ ถึงผลประโยชน์เมื่อมีการส่งมอบที่ปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมแล้วถ้าจำเป็นแก่กรณี ในกรณีเช่นนั้น ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกินจำนวนที่แสดงไว้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนนั้นมากกว่าผลประโยชน์ ที่แท้จริงของคนโดยสารเมื่อมีการส่งมอบที่ปลายทาง

๓. ในการรับขนของ ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่มีการถูกทำลาย สูญหาย บอบสลาย หรือชักช้า จำกัดเพียง ๑๗ หน่วยสิทธิพิเศษดอนเงินต่อกิโลกรัม เว้นแต่ในขณะที่ยอมหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้ทำการแสดงพิเศษถึง ผลประโยชน์เมื่อมีการส่งมอบที่ปลายทาง และได้ชำระเงินเพิ่มเติมแล้วถ้าจำเป็นแก่กรณี ในกรณีเช่นนั้น ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกินจำนวนที่แสดงไว้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าจำนวนนั้นมากกว่าประโยชน์ ที่แท้จริง ของคนโดยสารเมื่อมีการส่งมอบที่ปลายทาง

๔. ในกรณีที่มีการถูกทำลาย สูญหาย บอบสลาย หรือชักช้าแก่ส่วนหนึ่งส่วนใดของของหรือแก่สิ่งของใด ๆ ที่อยู่ในของนั้น ผู้นำซึ่งจะใช้พิจารณากำหนดจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้คือนำหนักทั้งหมด ของหีบห่อหนึ่งหรือหลายหีบห่อที่เกี่ยวข้องเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เมื่อการถูกทำลาย สูญหาย บอบสลาย หรือชักช้าแก่ ส่วนหนึ่งส่วนใดของของหรือแก่สิ่งของใด ๆ ที่อยู่ในของนั้น กระทบต่อมูลค่าหีบห่ออื่น ๆ ซึ่งใช้ใบตราส่งฉบับเดียวกัน หรือใบรับฉบับเดียวกัน หรือบันทึกเดียวกันที่

เก็บรักษาไว้โดยวิธีการอื่นที่อ้างถึงในข้อ ๔ วรรค ๒ ถ้าไม่มีการออกใบตราส่ง หรือใบรับดังกล่าว ให้ใช้
น้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อเช่นว่านั้นหีบห่อเดียวหรือหลายหีบห่อ ในการพิจารณากำหนด การจำกัดความ
รับผิดชอบ

๕. บทบัญญัติแห่งวรรค ๑ และ ๒ ข้างต้นของข้อนี้ไม่ใช่บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหาย
เป็นผลมาจาก การกระทำหรือละเว้นกระทำของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งกระทำโดยจง
ใจก่อความเสียหาย หรือโดยประมาทเลินเล่อและโดยรู้ยู่ว่าจะเกิดความเสียหายขึ้นได้ ทั้งนี้มีเงื่อนไข
ว่าในกรณีการกระทำหรือ ละเว้นกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทน ต้องพิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นได้
กระทำภายในขอบข่ายการจ้างของตน

๖. การจำกัดซึ่งระบุไว้ในข้อ ๒๑ และในข้อนี้ จะไม่ห้ามศาลมิให้ชี้ขาดเพิ่มเติมตามกฎหมาย
ของตน ให้เสียค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นในการดำเนินคดีซึ่งโจทก์ต้องเสียไปรวมทั้ง
ดอกเบี้ยด้วยทั้งหมด หรือแต่บางส่วน บทบัญญัติข้างต้นจะไม่ใช่บังคับ ถ้าจำนวนค่าเสียหายที่ศาลชี้ขาด
โดยไม่รวมค่าธรรมเนียมศาล และค่าใช้จ่าย อย่างอื่นในการดำเนินคดีนั้น ไม่เกินจำนวนเงินซึ่งผู้ขนส่งได้
เคยเสนอเป็นหนังสือให้แก่ฝ่ายโจทก์ ภายในระยะเวลาหกเดือนนับจากวันที่เกิดการอุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดความ
เสียหาย หรือก่อนการเริ่มดำเนินคดี ถ้าการดำเนินคดีมีขึ้นภายหลัง

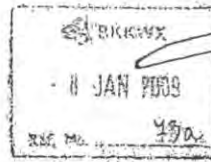
ภาคผนวก จ





บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 Public of Thailand Public Company Limited

ที่ ทสภ. 1 / 2552



๓๑ ธันวาคม 2551

เรื่อง ขี้เجهเหตุการณัการชุมนุมประท้วงปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 เรียน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตามที่เกิดเหตุการณ์กลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย (พธม.) ได้นำมวลชนมาชุมนุมประท้วง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ระหว่างวันที่ 25 พฤศจิกายน - 3 ธันวาคม 2551. เป็นเหตุให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) คือระบริการให้บริการ ทสภ.เป็นกรชั่วครวณั้น. ทสภ.รู้สึกเสียใจต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งนับเป็นครั้งแรกของประเทศไทยที่ปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองได้นำไปสู่เหตุการณ์ดังกล่าว และเพื่อความเข้าใจที่ถูกต้อง ทสภ.ขอเรียนแจ้งข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น ดังนี้.

1. เหตุการณ์การชุมนุมประท้วงของกลุ่ม พธม. เริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 เวลาประมาณ 15.00 น. โดยแกนนำกลุ่มพธม. ได้นำมวลชนจำนวนประมาณ 3,000 คน เคลื่อนขบวนโดยขบวนขนาดใหญ่ และรถยนต์ส่วนตัวมารวมตัวที่บริเวณทางยกระดับขาขึ้น อาคารผู้โดยสาร ทสภ. ซึ่งทำให้การจราจรที่จะเข้าสู่อาคารผู้โดยสารติดขัด ในช่วงเวลานั้น ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ ในฐานะผู้อำนวยการจังหวัด ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้ร่วมกับผู้แทน ทสภ. ไปเจรจากับแกนนำ พธม. ขอให้เปิดเส้นทางจราจร รวมทั้งเคลื่อนย้ายผู้ชุมนุมออกจากบริเวณดังกล่าว แต่ไม่เป็นผล มีการปะทะกันระหว่างผู้ชุมนุมและกลุ่มต่อต้านจนมีผู้ถูกยิงบาดเจ็บต้องนำส่งโรงพยาบาล หอบังคิการบินได้รายงานแจ้งการปะทะโดยโทรลอบบริเวณทางวิ่ง (Runway) และในเวลาประมาณ 20.00 น. กลุ่มผู้ชุมนุมได้เคลื่อนขบวนผ่านแนวคานลงจอดมาถึงปราบถางของกองบัญชาการตำรวจอร ภาค 1 เข้ามาที่หน้าอาคารผู้โดยสาร และมีผู้ชุมนุมบางส่วนบุกกรเข้าไปถึงห้องผู้โดยสารขาออก รวมทั้งมีคณนสุวรรณภูมิ.1 ซึ่งเป็นเส้นทางเข้าออกหลักของ ทสภ. ตลอดจนไม่สามารถใช้สัญจรได้ ทำให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทรการบินและผู้ประกอบการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ให้บริการผู้โดยสารได้ตามปกติ

จากเหตุการณ์ดังกล่าวข้างคิน ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการได้หารีร่วมกับ ทสภ. และผู้แทนส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้แทนจากคณะกรรมการคานเนินงานธุรกิจการบิน (Airline Operators Committee : AOC) ซึ่งที่ประชุมเห็นพ้องคองกันว่า สถานการณ์เช่นนี้เสียค่อความร่วมมือกับค่ออากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ให้บริการ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ ทสภ. เห็นควรที่จะระงับการสำรับงาน ณ ทสภ. เป็นกรชั่วคราว ทสภ. จึงได้คานเนินการตามความเห็นของที่ประชุม โดยเสนอขอให้ออกประกาศผู้ทำงานในอากาศ (Notice to Airmen : Notams) ระงับการให้บริการเฉพาะที่ยอนนมาตลอดตั้งแต่เวลา 23.30 น.

ของวันที่...

333 ถนนสีลมวฤทพาทา คัดลนเมือง กรุงเทพฯ 10210
 โทรศัพท - 02(0) 2535-1111
 โทรสาร - 02(0) 2535-4000 / 02(0) 2504-3846
 เลขบัญชีเงินฝาก 011754500292

333 Chulalongkorn Road, Don Muang, Bangkok 10210, Thailand
 Tel : 02(0) 2535-1111
 Fax : 02(0) 2535-4000, 02(0) 2504-3846
 Registration No: 011754500292

WEBSITE : www.airportthai.co.th
 E-mail : acc@airportthai.co.th



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

ของวันที่ 25 พฤศจิกายน 2551 และจำเป็นต้องระงับการให้บริการ ทศก. ทั้งหมด ตั้งแต่เวลา 04.35 น. ของวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551 เนื่องจากการเจรจาขอไว้กลุ่ม พนม. ของจากที่ที่ ทศก. ไม่ประสบความสำเร็จ รวมทั้งเหตุการณ์ มีแนวโน้มทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น

2. ทศก.ขอเรียนว่า การที่กลุ่ม พนม. นำมาขอชนเข้ามาชุมนุมประท้วงรัฐบาล ๓ ทศก. ได้มีการประกาศล่วงหน้าผ่านสื่อมวลชน โดยในเบื้องต้นต้องการมาชุมนุมกดดันที่มีนายกรัฐมนตรีนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ (นายสมชาย วงศ์สวัสดิ์) ซึ่งเดินทางกลับจากประเทศญี่ปุ่นมาในราชอาณาจักร ต่อมาจะมีที่ราบร่วมของรัฐบาลนครมิได้เดินทาง กลับเข้ามาในราชอาณาจักร โดยผ่าน ทศก. แล้วก็ตาม แต่ก็ยังลงมาชุมนุมประท้วงจาก ทศก. เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญ ที่กลุ่ม พนม. ประเมินว่า หากสามารถยึด ทศก. ได้เช่นเดียวกับทำเนียบรัฐบาล รัฐบาลจะต้องยอมรับจากและปฏิบัติ ความข้อเรียกร้อง ซึ่ง ทศก. ในฐานะที่เป็นผู้ดำเนินงาน ทักษะการ และมีความเป็น บริษัทมหาชนจำกัด จลนะเวียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ไม่มีอำนาจตามกฎหมายใด ๆ ที่จะป้องกันการชุมนุมประท้วง ของมวลชนจำนวนมากในลักษณะนี้ได้ แต่ก็ได้ให้ความพยายามทุกวิถีทางอย่างเต็มที่ถึงทางตามบรรทัดจะมีให้ เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว โดยได้คิดจัดประสานขอจับการสนับสนุนด้านทั้งจากเจ้าหน้าที่ทหารและตำรวจ ซึ่งได้รับการ สนับสนุนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจให้เข้ามามีความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยแต่ก็ไม่สามารถระงับ ด้การชุมนุมประท้วงของ พนม.ได้ และในช่วงระหว่างการประชุม แถลงท่า พนม. ได้ห้ามมิให้มีการทำการบิน ไต่ ๆ ทั้งสิ้น ณ ทศก. มีเจ้าหน้าที่บุคคลหอบังคับการขึ้นรวมทั้งไม่เจองจากเครื่องกับผู้ใช้แทน ทศก. แต่จะเจรจากับ รัฐบาลและเรียกร้องให้รัฐบาลลดค่าตอบแทนนั้นจึงจะยุติการชุมนุม

3. เนื่องจากมีข่าวปรากฏความเชื่อมาหาว่า มาตรการรักษาความปลอดภัยของ ทศก. ไม่มีประสิทธิภาพและไม่สามารถป้องกันกรบุกยึดท่าอากาศยานได้ ซึ่งในเรื่องนี้ ทศก.ขอเรียนว่า มาตรการรักษา ความปลอดภัยของ ทศก. ได้จัดทำขึ้นตามแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ ระเบียบสำนัก- นายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย พ.ศ.2517 รวมทั้งให้เป็นไปตามมาตรฐานของภาคผนวกที่ 17 (Annex 17) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) เพื่อป้องกันการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้พ้นจากการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference) ดังนั้น มาตรการที่จัดทำขึ้น จึงเป็นมาตรการในการรักษาความปลอดภัยการบิน (Aviation Security) รวมทั้งควรป้องกันการลักขโมย หรือ ก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้โดยสาร ผู้ให้บริการและผู้ประกอบการบินต่างๆ ในขณะปฏิบัติการบิน

นอกจากนี้ ทศก. มีแผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นกาใช้จ่ายเงินในเบื้องต้น เพื่อบรรเทาเหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นกับอากาศยานและท่าอากาศยาน การเตรียมความพร้อมด้วยกองกำลัง (การกักขัง) มาตรการ การวางเพลิง การข่มขู่บังคับ) รวมทั้งการกักขังจากฝูงชน และเมื่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องหรือเจ้าหน้าที่รับผิดชอบเข้ามาดำเนินการแก้ไขสถานการณ์แล้ว ทศก. จะมิให้มีการชุมนุมประท้วง คมนที่ได้ร้องรื้อของของตนว่าเหตุฉุกเฉินจะคลี่คลายลง ซึ่งกรณีนี้ ทศก. ได้ดำเนินการตามแผนฉุกเฉินที่ได้วางไว้ ทุกประการ



ภาคผนวก ช



Legislative Institutional Repository of Thailand

ฉบับที่ ๑๒๓

ที่ คค 0206/ 1๙4๖



กลุ่มงานบริหารทั่วไป
สำนักกรรมการ... สำนักงานแลขาธิการวุฒิสภา
รับที่... ๒๖๓๖
วันที่... ๒๖/๓/๕๒ เวลา... น.
ส่ง... กงนิงานสิริม... ดำเนินการ

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

11 มีนาคม 2552

เรื่อง ขอให้ชี้แจงข้อเท็จจริงกรณีมีคำสั่งระงับการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
เรียน ประธานอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ในคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพฯ
อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนสิทธิเสรีภาพ และการคุ้มครองผู้บริโภค วุฒิสภา ส่วนที่ ๑๒๓๖
ที่ สว (กมธ3) 0019/1236 ลงวันที่ 6 มีนาคม 2552

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครอง
ผู้บริโภค วุฒิสภา ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศในขณะนั้นไปชี้แจง กรณีมีผู้ร้องเรียนขอความเป็นธรรม
ให้หาผู้รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายในกรณีที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ยอมบินตามวันเวลา
ที่กำหนด ซึ่งทำให้ผู้ร้องได้รับความเดือดร้อนจากการกระทำดังกล่าว ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ
ได้มอบหมายผู้แทนไปชี้แจง และอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ในคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน
สิทธิเสรีภาพฯ มีมติเห็นสมควรให้รองปลัดกระทรวงคมนาคม (นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ) ชี้แจงข้อเท็จจริง
เป็นลายลักษณ์อักษรในเรื่องดังกล่าว แล้วจัดส่งไปยังคณะอนุกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคฯ ภายในวันที่
11 มีนาคม 2552 ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระผม นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจ
ด้านการขนส่ง ขอเรียนชี้แจงดังนี้

1) คำสั่งให้ระงับการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นคำสั่งของผู้อำนวยการ
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ถูกต้อง

2) ก่อนออกคำสั่งระงับการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้อำนวยการ
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้หารือกับอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากเห็นว่า มีกลุ่มผู้ชุมนุมเข้าไป
ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวนมาก ทำให้ความปลอดภัยของท่าอากาศยานลดลง จนอาจเกิด
อันตรายต่อผู้โดยสารและอาจมีเหตุการณ์รุนแรงที่ไม่คาดคิดเกิดขึ้นได้ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
จึงตัดสินใจประกาศระงับการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

สำนักงานปลัดกระทรวง

วอนนิติการ

โทร. 0-2281-4166

โทรสาร 0-2280-6116



(นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

เว็บไซต์: www.lirt.go.th

Legislative Institutional Repository of Thailand

ภาคผนวก ซ





บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
Airports of Thailand Public Company Limited

ด่วนที่สุด

ที่ ทอท. 2266 / 2552

กลุ่มงานบริหารทั่วไป

สำนักกรรมการ ๓ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

วันที่ ๒๖ / ๒ / ๕๖

วันที่ ๒๓ / ๒๓ / ๕๖ เวลา ๑๓.๐๕ น.

ส่ง กลุ่มงานบริหารทั่วไป

๓ มีนาคม 2552

เรื่อง ข้อยกเว้นกรณีการระงับการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
เรียน ประธานคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค
อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค
วุฒิสภา ที่ สว (กมธ 3) 0019 / 1400 ลงวันที่ 16 มีนาคม 2552

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาระเบียบกรรมการขนส่งทางอากาศ ว่าด้วยการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการ
เดินอากาศ พ.ศ.2551 จำนวน 6 แผ่น

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะกรรมการสิทธิมนุษยชน สิทธิเสรีภาพและการคุ้มครองผู้บริโภค
วุฒิสภา ได้ขอทราบข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับกรณีการระงับการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสก.)
รวม 2 ประเด็น ความละเอียดทราบแล้วนั้น

บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ขอเรียนให้ทราบข้อเท็จจริงดังนี้

1. จากเหตุการณ์ชุมนุมประท้วงของกลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย ณ ทสก.
ซึ่งเริ่มขึ้นตั้งแต่ เวลาประมาณ 14.54 น. ของวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ.2551 ทอท. ได้เตรียมการเพื่อรองรับ
สถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้น โดยการปฏิบัติงานของ ทอท. ในขั้นต้นเป็นไปตามมาตรการและขั้นตอนตาม
แผนฉุกเฉินท่าอากาศยาน จนกระทั่งต่อมาเวลาประมาณ 21.00 น. ผู้ว่าราชการจังหวัดสมุทรปราการ ในฐานะ
ผู้อำนวยการจังหวัดตามพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 จึงเรียกประชุมหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากสถานการณ์ในขณะนั้นปรากฏว่า มีพฤติการณ์อันเป็นการบ่งชี้ว่าอาจเกิดความไม่ปลอดภัย
ต่ออากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ให้บริการ และผู้ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยานอยู่หลายประการ ที่ประชุมจึง
เห็นพ้องต้องกันว่า ให้ ทสก. ระงับการให้บริการเฉพาะส่วนผู้โดยสารขาออกเป็นการชั่วคราว

จากความเห็นของที่ประชุมดังกล่าวข้างต้น ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ซึ่งมีอำนาจและหน้าที่ในการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ จึงได้แจ้งข่าวการระงับการให้บริการ
เฉพาะส่วนผู้โดยสารขาออกเป็นการชั่วคราว (ประกาศแจ้งข่าวฉบับแรกเริ่มตั้งแต่วันที่ 23.30 น.) ให้
ผู้ทำงานในอากาศได้ทราบต่อไป ทั้งนี้เป็นไปตามระเบียบกรรมการขนส่งทางอากาศ ว่าด้วยการแจ้งข่าวเกี่ยวกับ
ความปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ.2551 รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

2. สำหรับ...

2. สำหรับกรณีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสายการบินที่ได้แจ้งขอทราบมานั้น ทอท.มีรายละเอียดขอเรียนให้ทราบดังนี้

2.1 สายการบิน Qantas Airways ซึ่งมีกำหนดออกเดินทางในเวลา 00.05 น. เริ่มต้นบินจาก Sydney มายัง ทสภ.และเดินทางต่อไปยัง London สามารถเดินทางต่อไปได้ เนื่องจากพื้นที่ในเขตการบินยังไม่ได้ระงับการให้บริการในขณะนั้น

2.2 สายการบิน British Airways ซึ่งมีกำหนดออกเดินทางในเวลา 00.35 น. เป็นเที่ยวบินซึ่งเริ่มต้นบินจาก Sydney เพื่อมายัง ทสภ.และเดินทางต่อไปยัง London เช่นกัน แต่เที่ยวบินดังกล่าวได้ทำการบินโดยไม่ได้แวะลงที่ ทสภ.ตามตารางการบิน เมื่อมีการออกประกาศผู้ทำงานในอากาศดังกล่าวแล้ว

อนึ่ง การทำการบินมายังประเทศไทยและไปจากประเทศไทยของสายการบินต่างๆ นั้น เป็นไปตามที่ประเทศไทยโดยกรมการขนส่งทางอากาศ (หรือผู้ได้รับมอบหมาย) ได้ตกลงให้สิทธิทางการบินแก่สายการบินต่างๆ ที่มีความประสงค์จะเดินทางมายังประเทศไทยโดยมีการจัดทำตารางการบินไว้ ทอท. และบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีหน้าที่เกี่ยวข้องของเฉพาะการอำนวยความสะดวกในการ ขึ้น-ลง ของอากาศยานตามตารางการบิน และการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกแก่อากาศยานและผู้โดยสารเท่านั้น จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายเสรีรัตน์ ประสุตานนท์)

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รักษาการ
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ฝ่ายผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โทร. 02-132-5130

โทรสาร 02-132-5105





ระเบียบกรมการขนส่งทางอากาศ
ว่าด้วยการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ
พ.ศ. ๒๕๕๑

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงระเบียบกรมการขนส่งทางอากาศว่าด้วยการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ให้เหมาะสมกับภาวะการณ์ในปัจจุบัน จึงว่า
ระเบียบไว้ ดังนี้

ข้อ ๑. ระเบียบนี้เรียกว่า "ระเบียบกรมการขนส่งทางอากาศว่าด้วยการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๑"

ข้อ ๒. ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศเป็นต้นไป

ข้อ ๓. ให้ยกเลิกระเบียบกรมการขนส่งทางอากาศว่าด้วยการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗

บรรดาระเบียบ คำสั่ง บัญชี หรือประกาศอื่นใดที่มีกำหนดไว้ในระเบียบนี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้ ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

ข้อ ๔. ในระเบียบนี้

"ข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ" หมายถึง ข่าวสารการเดินอากาศที่จะต้องออกเป็นประกาศนักบิน (NOTAM) ทันที ซึ่งเป็นเรื่องชั่วคราวและมีระยะเวลาไม่ยาวนานที่จะต้องแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ หรือเรื่องเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของเรื่องหรือระยะเวลาอื่น แต่จะต้องแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบโดยด่วน ทั้งนี้ ไม่รวมถึงข่าวสารการเดินอากาศที่มีความยาวมากและมีรูปภาพ

ข้อ ๕. ข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ได้แก่ ข่าวสารการเดินอากาศเกี่ยวกับเรื่องดังต่อไปนี้

๕.๑ การเปิด-ปิดสนามบิน และ/หรือ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อการปฏิบัติการของสนามบินและทางวิ่ง

๕.๒ การติดตั้ง การยกเลิก การรื้อถอน และการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อการปฏิบัติการด้านสนามบิน การบริการข่าวสารการเดินอากาศ การบริการจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน การบริการข่าวอากาศ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และอื่น ๆ



๕.๓ การติดตั้ง การยกเลิก และการรื้อถอน ของเครื่องอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศและสนามบิน รวมถึงการขัดข้องหรือการกลับมาใช้งานได้อีก การเปลี่ยนแปลงความถี่วิทยุ การเปลี่ยนแปลงเวลาทำการที่แจ้งไว้ การเปลี่ยนแปลงชื่อ การเปลี่ยนแปลงของทิศทาง (เครื่องช่วยบอกทิศทาง) การย้ายหรือการเปลี่ยนแปลงที่ตั้ง การเพิ่มหรือลดของกำลังส่งตั้งแต่ร้อยละ ๕๐ หรือมากกว่านั้น การเปลี่ยนแปลงกำหนดเวลาหรือข้อความที่ออกอากาศ ความผิดปกติ (ไม่สม่ำเสมอ) หรือความไม่แน่ใจในใจในการทำงานของเครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและการบริการสื่อสารระหว่างอากาศยานกับภาคพื้นดิน

๕.๔ การติดตั้ง ยกเลิก การรื้อถอน หรือการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยในการเดินอากาศด้วยทัศนวิสัย

๕.๕ การขัดข้องหรือการกลับมาปฏิบัติงานได้อีกของส่วนประกอบที่สำคัญของระบบไฟฟ้าสนามบิน

๕.๖ การกำหนด การยกเลิก การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของวิธีปฏิบัติการ ในด้านการบริการการเดินอากาศ

๕.๗ การเกิด หรือการแก้ไขสิ่งกีดขวางที่สำคัญ ๆ หรือสิ่งกีดขวางที่เกิดขึ้นในพื้นที่ขับเคลื่อน

๕.๘ การเปลี่ยนแปลงและข้อจำกัดในการให้บริการด้านน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และออกซิเจน

๕.๙ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของอุปกรณ์และบริการต่าง ๆ ที่จัดไว้ใน การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบอุบัติเหตุ

๕.๑๐ การติดตั้ง การยกเลิก การรื้อถอน หรือการกลับมาใช้งานได้อีกของไฟแสดงสิ่งกีดขวางที่สำคัญในการเดินอากาศ

๕.๑๑ การเปลี่ยนแปลงกฎเกณฑ์ ซึ่งมีผลบังคับใช้ทันที เช่น พื้นที่หวงห้าม เพื่อการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบอุบัติเหตุ

๕.๑๒ การเกิดขึ้นของสิ่งซึ่งเป็นอันตรายที่มีผลกระทบต่อการบิน รวมทั้งสิ่งกีดขวาง การฝึกซ้อมทางทหาร การแสดงการบิน การแข่งขันการบิน การกระโดดร่มจำนวนมาก ๆ ซึ่งเกิดขึ้นนอกพื้นที่ที่ประกาศไว้ รวมถึงข่าวสารการเดินอากาศในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) การบินดัดแปรสภาพอากาศ

(๒) การบินดับไฟฟ้า

(๓) การบินทดสอบอุปกรณ์เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

(๔) การบินถ่ายภาพทางอากาศ

(๕) การบินปฏิบัติการฝนหลวง



LIART

- (๖) การบินผ่านทางการเกษตร
- (๗) การบินสำรวจทางอากาศ
- (๘) การปล่อยโคมลอย
- (๙) การปล่อยบอลลู่นลูกโป่ง
- (๑๐) การยิงบั้งไฟ
- (๑๑) เรื่องอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกันที่ได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ

๕.๑๓ การสร้าง การเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางต่อการเดินอากาศในเขต Take-off Climb, Missed approach, Approach area และ Runway strip

๕.๑๔ การกำหนดให้มีหรือการยกเลิก (รวมทั้งระยะเวลาที่มีผลบังคับใช้และสิ้นสุด) หรือการเปลี่ยนแปลงสถานะของพื้นที่หวงห้าม พื้นที่จำกัด และพื้นที่อันตราย

๕.๑๕ การกำหนดให้มีหรือการหยุดใช้พื้นที่หรือเส้นทางบิน หรือบางส่วนของเส้นทางบิน ในกรณีที่มีการบินสกัดกั้น และการบำรุงรักษา ในการเฝ้าฟัง VHF ความถี่ฉุกเฉิน ๑๒๑.๕ เมกะเฮิรตซ์

๕.๑๖ การกำหนด การยกเลิก หรือการเปลี่ยนแปลงของเครื่องบ่งชี้จุดแสดงตำแหน่งที่ตั้ง (Location indicators)

๕.๑๗ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ๆ ของระดับในการป้องกันที่มีอยู่ตามปกติ ณ สนามบินเกี่ยวกับการกักขังและการดับเพลิง โดยจะออกประกาศนักบินเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของระดับชั้นเกี่ยวกับการกักขังและดับเพลิงของท่าอากาศยาน การเปลี่ยนแปลงระดับชั้นดังกล่าวจะต้องแจ้งให้ชัดเจน

๕.๑๘ การเกิด หรือการเคลื่อนย้าย หรือการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของสภาพที่เป็นอันตราย เนื่องจากหิมะ โคลน น้ำแข็ง หรือน้ำบนพื้นที่ขับเคลื่อน

๕.๑๙ การเกิดโรคระบาดที่จำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงมาตรการในการปลูกฝีฉีดวัคซีน และการกักพืชสัตว์

๕.๒๐ การพยากรณ์เกี่ยวกับการแผ่รังสี solar cosmic

๕.๒๑ การปล่อยหรือส่งขึ้นสู่ชั้นบรรยากาศของวัตถุกัมมันตรังสี หรือสารพิษที่เกิดจากนิวเคลียร์หรือสารพิษที่ตกค้าง ตำแหน่ง ที่ตั้ง วันและเวลาเกิดเหตุการณ์ ระดับสูงและเส้นทาง หรือส่วนที่มีผลกระทบในทิศทางที่วัตถุดังกล่าวเคลื่อนที่ไป

๕.๒๒ การกำหนดการปฏิบัติการเพื่อมนุษยธรรม เช่น การปฏิบัติที่อยู่ภายใต้การอุปถัมภ์ของหน่วยงานสหประชาชาติที่มีวิธีการปฏิบัติ และหรือข้อจำกัด ซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินอากาศ

๕.๒๓ เรื่องอื่น ๆ ที่ได้รับอนุมัติจากอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ



LIRT

ข้อ ๖. ให้บุคคลดังต่อไปนี้ มีอำนาจและหน้าที่ในการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ตามข้อ ๕.

๖.๑ ผู้อำนวยการกอง/สำนัก หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายสำหรับส่วนกลาง

๖.๒ ผู้อำนวยการท่าอากาศยาน หรือเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ ซึ่งปฏิบัติงานอยู่ในขณะนั้น

ในกรณีที่ผู้ได้รับมอบหมาย หรือเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบเป็นผู้แจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศให้รายงานต่อผู้อำนวยการกอง หรือผู้อำนวยการท่าอากาศยาน ผ่านหัวหน้าฝ่ายที่รับผิดชอบเกี่ยวกับข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศนั้นแล้วแต่กรณี ทราบโดยไม่ชักช้า

ข้อ ๗. วิธีการแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ตามข้อ ๕.

๗.๑ สำหรับส่วนกลาง ให้ทำเป็นบันทึกถึงงานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบิน กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือหมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๘๖ ๐๙๒๒ หรือ ๑๑๕๔ หรือโทรสาร ๐ ๒๒๘๗ ๔๐๖๐

๗.๒ สำหรับท่าอากาศยาน

(๑) ในเวลาราชการ ให้แจ้งงานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบิน กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดย

ก. ทางโทรศัพท์ ที่หมายเลข ๐ ๒๒๘๖ ๐๙๒๒ หรือ ๑๑๕๔ หรือโทรสาร ๐ ๒๒๘๗ ๔๐๖๐ หรือ

ข. ผ่านระบบโทรคมนาคมการบินประจำที่ (AFTN) address : VTBAYOYX หรือ

ค. วิธีการอื่นใดที่เห็นว่าเหมาะสม แล้วแต่กรณี

(๒) นอกเวลาราชการ ให้แจ้ง NOTAM OFFICE (NOF) บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๘๔ ๙๘๓๒ หรือโทรสาร ๐ ๒๕๓๕ ๑๘๗๙ และให้ NOTAM OFFICE (NOF) รีบแจ้งข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศนั้นมายังงานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบิน กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ทางโทรศัพท์หรือผ่านระบบโทรคมนาคมการบินประจำที่ ตาม (๑) ก. และ (๑) ข. ภายในวันทำการวันแรกที่มาถึง

๗.๓ สำหรับบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และหน่วยงานอื่น ๆ

(๑) ที่อยู่ภายในท่าอากาศยาน

- ในเวลาราชการ ให้แจ้งข่าวผ่านผู้อำนวยการท่าอากาศยาน
- นอกเวลาราชการ ให้แจ้งข่าว ตามข้อ ๗.๒ (๒)



LIRT

(๒) ที่ไม่ได้อยู่ในท่าอากาศยาน หรือส่วนกลาง

- ในเวลาราชการ ให้แจ้งข่าวถึงงานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบิน กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ตามข้อ ๗.๑
- นอกเวลาราชการ ให้แจ้งข่าว ตามข้อ ๗.๒ (๒)

(๓) กรณีที่เป็นข่าวด่วน ให้แจ้ง NOTAM OFFICE (NOF) ที่หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๕ ๙๙๓๒ หรือโทรสาร ๐ ๒๕๓๕ ๑๙๗๙ พร้อมทั้งแจ้งข่าวถึงงานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบิน ทางโทรศัพท์หรือผ่านระบบโทรคมนาคมการบินประจำที่ ตามข้อ ๗.๒ (๑) ก. และ (๑) ข.

ข้อ ๘. เมื่องานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบิน กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ได้รับข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศตามข้อ ๗. แล้ว ให้รีบดำเนินการพิจารณาคัดเลือกข่าวสารการเดินอากาศที่จะต้องออกเป็นประกาศนักบิน (NOTAM) พร้อมทั้งพิจารณา ความถูกต้องและความครบถ้วนของข่าวสารการเดินอากาศก่อนแจ้งให้ NOTAM OFFICE (NOF) โดยวิธีที่เร็วที่สุด เพื่อทำการออกประกาศนักบิน (NOTAM) ต่อไป

ในกรณีที่ปรากฏว่าข่าวสารการเดินอากาศ ซึ่งจะต้องออกประกาศนักบิน (NOTAM) ไม่ถูกต้องครบถ้วน ให้งานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบิน กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศแจ้งประสานให้บุคคลผู้แจ้งข่าวนั้นดำเนินการแก้ไขปรับปรุงข่าวสารการเดินอากาศให้ถูกต้องครบถ้วน และส่งข่าวสารการเดินอากาศซึ่งแก้ไขปรับปรุงแล้วมายังงานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบิน กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ทางโทรสาร ตามข้อ ๗.๒ (๑) ก. ภายใน ๑ วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้งให้ทำการแก้ไข

ข้อ ๙. เมื่อ NOTAM OFFICE (NOF) ได้รับข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งผ่านการตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วน ตามข้อ ๘. แล้ว ให้รีบทำการออกประกาศนักบิน (NOTAM) ทางระบบเครือข่ายโทรคมนาคมการบินประจำที่ (Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN) โดยทันทีและไม่เกิน ๑ วันนับแต่วันที่ได้รับข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ

ข้อ ๑๐. เมื่องานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบิน กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ได้รับประกาศนักบิน (NOTAM) ผ่านทางระบบเครือข่าย (Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN) ตามข้อ ๙. แล้ว ให้รีบตรวจสอบว่าถูกต้องตรงกับข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศที่ส่งไปให้ NOTAM OFFICE (NOF) ทำการออกประกาศนักบิน (NOTAM) ตามข้อ ๙. หากพบว่าไม่ถูกต้องตรงกันให้แจ้ง NOTAM OFFICE (NOF) ดำเนินการยกเลิกประกาศนักบิน (NOTAM) นั้นโดยมิชักช้า

ข้อ ๑๑. งานแถลงข่าวการบินและประกาศนักบิน รวบรวมคัดกรองและสรุปข่าวสารแจ้งหน่วยเกี่ยวข้อง หรือจัดพิมพ์ลงในเอกสารแถลงข่าวการบิน ตามลักษณะของข่าวสาร

ข้อ ๑๒. เมื่อท่าอากาศยานได้รับประกาศนักบิน (NOTAM) ผ่านทางระบบเครือข่าย AFTN ตามข้อ ๙. ให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบรับนำเสนอผู้อำนวยการท่าอากาศยานทราบ และให้ดำเนินการปิดประกาศไว้ ณ ที่ปิดประกาศนักบิน (NOTAM BOARD) ของท่าอากาศยาน เพื่อให้นักบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องด้านการบินทราบทั่วกัน ทั้งนี้ จนกว่าข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศนั้นจะ

- (๑) พ้นช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้ในข่าวสารการเดินอากาศ
- (๒) ลงพิมพ์ในเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP Thailand) ในกรณีข่าวสารการเดินอากาศเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของเรื่องที่มีลักษณะถาวร
- (๓) ถูกยกเลิกตามข้อ ๑๐.

ประกาศ ณ วันที่ ๗ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๑

นายสุจิตต์ สิริหมณี
รองอธิบดี รักษาการแทน
อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ





Legislative Institutional Repository of Thailand