



อนุสรณ์งานสถาปนากิจศพ
นายทวยวก สังขจันทร์
ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม พระนคร
วันอังคารที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๙

THAI NATIONAL ASSEMBLY LIBRARY



3961116538

วันที่ 1012/134.
เลขทะเบียน 0545
เลขที่ ๑๙
๓๒1๕ ป

อนุสรณ์

งานสถาปนากิจศพ

สมบัติห้องสมุดรัฐสภา

นายหยวก สักขจันทร์

ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม พระนคร

วันอังคาร ที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๙

เจ้าภาพ

ขอขอบพระคุณอย่างสูงแก่ท่านที่ได้ให้เกียรติ
มาในงานฌาปนกิจศพ นายหุยวท สังข์จันทร์
หากมีสิ่งบกพร่องหรือไม่เรียบร้อยประการใด
ขอได้โปรดประทานอภัยด้วย

สารบัญ

ประวัตินายหยวก สังขจันทร์	(๑)
การอบรมนายกเทศมนตรีที่วราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๔๕๕	(๓)
การบำเพ็ญกุศล	(๔)
คำไว้อาลัย	(๕)
ร่วมโพธิ์ร่วมไทรของลูก	(๑๕)
พ่อสอนลูก	(๑๗)
มรดกจากพ่อ	(๒๓)
ไม้ประดับ	(๓๕)
คำปรารภในการจัดพิมพ์พระราชบัญญัติการเดินอากาศ	(๓๗)

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ	๑
พระราชกฤษฎีกา (ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ)	๓๒
กฎกระทรวง (ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ)	๓๔
ประกาศกระทรวงคมนาคม (ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ)	๕๒
ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน	๘๓
คำสั่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ)	๑๒๕
พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๐๖	๑๓๗
พระราชบัญญัติโอนกิจการบริหารในกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการปรับปรุงใหม่	๑๓๘
พ.ศ. ๒๕๐๖	
พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม	๑๔๑
พ.ศ. ๒๕๐๘	

ประวัติ

นายหยวก สังขจันทร์



นายหยวก สังขจันทร์ เกิดเมื่อวันอาทิตย์ ขึ้น ๕ ค่ำ เดือน ๓ ปีระกา ตรงกับวัน
ที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๔๒๘ ที่ตำบลวังสำโรง อำเภอบางคลาน (ปัจจุบันอยู่ในเขตอำเภอ
ตะพานหิน) จังหวัดพิจิตร เป็นบุตรนายจิบ นางพริ้ง สังขจันทร์ เมื่ออยู่ในวัยเล่าเรียน
ได้เล่าเรียนหนังสืออยู่ในโรงเรียนวัดในชนบทตามสภาพของการศึกษาในสมัยนั้น เมื่อได้
เจริญวัยขึ้นแล้ว ได้รับราชการเป็นเสมียนอยู่ที่อำเภอบางคลาน ได้รับพระราชทานเงินเดือน
เดือนละหนึ่งตำลึง เมื่ออายุครบอุปสมบทได้อุปสมบทในพระบวรพุทธศาสนาตามประเพณี
นิยม เมื่อได้ลาสิกขาบทแล้ว ได้รับราชการอยู่ที่อำเภอบางคลานต่อไปตามเดิม ได้มีบุตร
ธิดาซึ่งเกิดจากนางเทวัญ สังขจันทร์ คือ—

๑. นางสาว เวชบัณฑิต
๒. นางสาวน จงกล
๓. นาวาอากาศโท สนั่น สังขจันทร์
๔. นางสาวยม สังขจันทร์
๕. นางสาวต ภูเพชร
๖. พันเอก สนิธ สังขจันทร์
๗. นายสมพงษ์ สังขจันทร์ วศป.
๘. ร้อยตรี สุชาติ สังขจันทร์ อ.ปว.

นายหยวก สังขจันทร์ ได้รับราชการอยู่ด้วยความวิริยะ อุตสาหะ จนได้เลื่อน
ตำแหน่งขึ้นเป็นนายตรวจสุรา ปลัดอำเภอช่วย จนในที่สุดเป็นปลัดอำเภอขวา ที่อำเภอ
เมืองพิจิตร ได้รับพระราชทานเงินเดือนเดือนละหนึ่งตำลึง

พ.ศ. ๒๔๗๐ ได้ลาออกจากราชการ และได้ย้ายครอบครัวมาอยู่ที่ อำเภอ
บางมูลนากซึ่งเป็นภูมิลำเนาเดิม และได้ประกอบอาชีพค้าขายส่วนตัวและต่อมาได้รับการ
แต่งตั้งเป็นกำนันประจำตำบลบางมูลนาก อำเภอบางมูลนาก

(๒)

พ.ศ. ๒๔๗๕ เมื่อได้มีระบอบปกครองส่วนท้องถิ่นแล้วได้เป็นสมาชิกสภาเทศบาลเมืองบางมดมา และตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๗๓ ถึง พ.ศ. ๒๔๗๗ ได้รับเลือกเป็นนายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองบางมดมาติดต่อกันมาเป็นเวลานานถึง ๑๔ ปี

เมื่ออายุเข้าวัยชราได้มาอยู่กับลูก ๆ หลาน ๆ ที่กรุงเทพฯ ก่อนถึงแก่กรรม ๒-๓ ปี ได้ป่วยเป็นโรคกระเพาะกระเพาะตามธรรมชาติของผู้ชรา ลูกหลานก็ได้ช่วยกันประคับประคองรักษาพยาบาลกันอยู่ตลอดมา เป็นการต่อชีวิตให้ยาวนานเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ จนกระทั่งถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๐๘ การเจ็บป่วยได้กำเริบขึ้นมากจึงได้ไปรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลพระปิ่นเกล้าฯ โดยที่มียาชารวมมากแล้วประกอบกับมีโรคอื่น ๆ เข้าแทรกแซงมากขึ้น แม้นายแพทย์ที่มีความสามารถหลายท่านได้ช่วยกันพยายามรักษาอย่างสุดความสามารถก็หาได้รอดพ้นจากพระพิรุณัจจะ คือ เกิด แก่ เจ็บ ตาย ไม่ได้ไม่ จึงในที่สุดนายหยวก สังขจันทร์ ได้ถึงแก่กรรมเมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๐๘ เวลา ๐๖.๐๒ น. ท่ามกลางความเศร้าโศกของบรรดาลูกหลานทั้งหลาย รวมอายุได้ ๘๐ ปีเศษ.



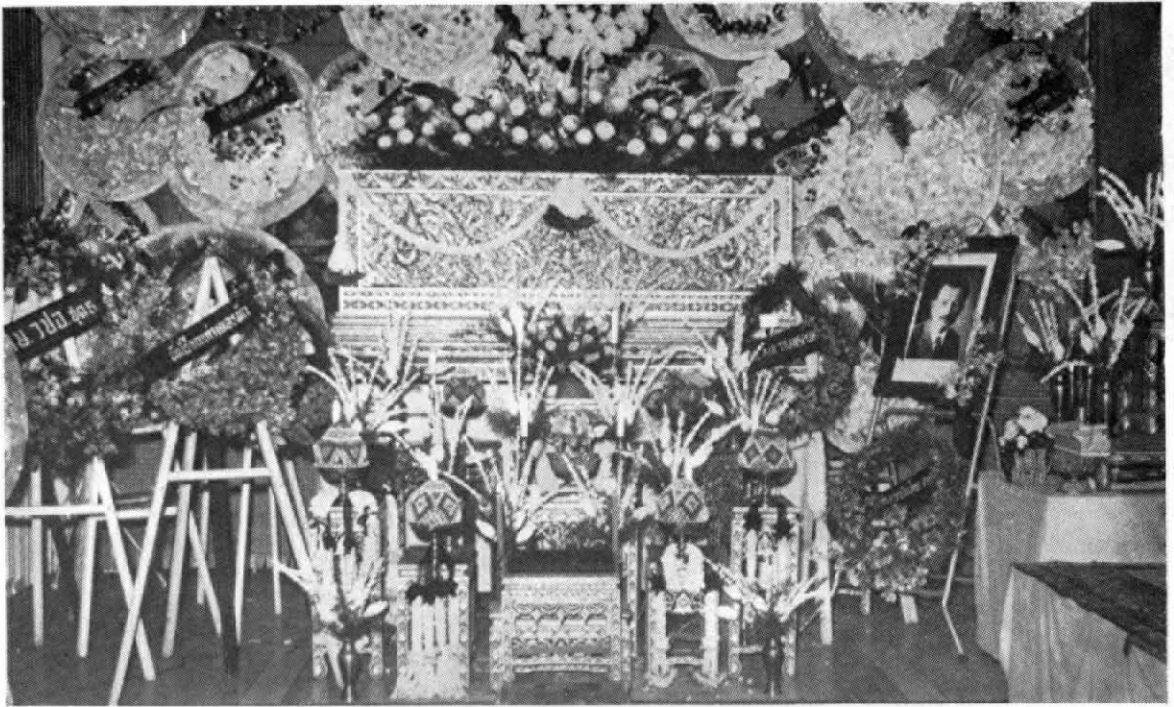
นายหยวก สักขจันทร์

ข้าตะ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๔๒๘

มรณะ ๔ มิถุนายน ๒๕๐๘



การอบรมนายกเทศมนตรีทั่วราชอาณาจักร พ.ศ. ๒๔๙๕



การบำเพ็ญกุศล สวดพระอภิธรรม ณ วัดอนงคาราม ธนบุรี

ศุกร์	๔	มิถุนายน ๒๕๐๘	บุตร-ธิดา-ญาติ	เจ้าภาพ
เสาร์	๕	,,	นายแพทย์พยุ่ง-ฉลวย กลั่นทกพันธ์	,,
อาทิตย์	๖	,,	กรมการบินพาณิชย์	,,
จันทร์	๗	,,	บริษัทการบินไทย จำกัด	,,
อังคาร	๘	,,	บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด	,,
พุธ	๙	,,	นักศึกษา วปอ. ชุด ๕	,,
พฤหัสบดี	๑๐	,,	คณะนักเรียนเก่าเยอรมัน	,,

ความอาลัย



แม้รู้อยู่แก่ใจว่าความตายเป็นกฎธรรมชาติ แต่ก็อดที่จะโศกเศร้าอาลัยเสียมิได้ เพียงปรากฏว่า ชีวิตต้องดับสูญลงก็เกิดความสังเวชสลดใจ และเมื่อชีวิตนั้นเป็นทรัพย์สินอันมีค่าหรืออันเคยกัน ความอาลัยเสียด้ายก็ทวีขึ้น ยิ่งเป็นบุพการีบุคคลหรือกตัญญูบุคคลด้วยแล้ว ความเศร้าโศกเสียใจก็เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ลักษณะการเช่นนี้ย่อมตกอยู่ในกฎธรรมดาดังเดียวกัน

ชีวิตคุณหยวก สังขจันทรได้ดับสูญลงด้วยความชรา อันเป็นไปตามกฎธรรมชาตินี้ บรรดาลูกหลานญาติมิตรต่างมีความโศกเศร้าเสียใจอาลัยอาวรณ์ตามกฎธรรมดา แต่ความโศกเศร้าเสียใจจะมีมากน้อยเพียงใด ก็ไม่สามารถจะให้ชีวิตคืนมาได้ การปฏิบัติอันจะเป็นผลดีสืบไปก็คือ การกระทำอันเป็นกตัญญูกตเวที มีการบำเพ็ญกุศลอุทิศแด่ชีวิตที่ล่วงลับไปแล้ว และการเทอดทูนระลึกถึงคุณงามความดี มิให้สูญสิ้นไปตามชีวิตเป็นประการสำคัญ และโดยเฉพาะตัวข้าพเจ้าก็มีความจริงใจที่จะกล่าวได้โดยสังเขป ดังนี้

เมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๐ ข้าพเจ้าไปรับราชการที่จังหวัดพิษณุโลก ปรากฏว่าในเวลาใกล้เคียงกัน คุณหยวก สังขจันทร ก็ได้ย้ายจากจังหวัดพิจิตรไปรับราชการที่อำเภอวังทอง จังหวัดพิษณุโลกเช่นเดียวกัน แต่แล้วไม่ช้าคุณหยวก สังขจันทร ก็ได้ลาออกจากราชการกลับไปประกอบอาชีพส่วนตัวอยู่ที่อำเภอบางมูลนาค จังหวัดพิจิตร ต่อมาเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองประเทศแล้ว การปกครองท้องถิ่นระบบเทศบาลก็เกิดตามมา และคุณหยวก สังขจันทร ก็ได้ได้รับเลือกตั้งให้เป็นนายกเทศมนตรี เทศบาลเมืองบางมูลนาค นับแต่สมัยแรกตั้งเป็นลำดับมาทุกสมัยจนถึง พ.ศ. ๒๕๐๐ จึงได้ลาออกจากหน้าที่เพราะความชรา และอพยพครอบครัวจากอำเภอบางมูลนาค มาอยู่ที่บ้านในพระนคร

ดังกล่าวนาย่อมแสดงว่าคุณหยวก สังขจันทร ได้รับใช้ชาติและประชาชนมาแล้วเป็นอย่างดี ในทางราชการแม้จะดำรงตำแหน่งฐานะเพียงกรมการอำเภอ แต่ก็ได้ประพฤติปฏิบัติเป็นผู้ปกครองที่ดีมีความซื่อสัตย์สุจริต และมีความเมตตาอารีต่อประชาชนผู้อยู่ใต้การ

(๖)

ปกครอง มิปรากฏผลทึนความเสียหายแต่ประการใด ในการดำรงตำแหน่งนายกเทศมนตรี
ยังเป็นการแสดงถึงความสามารถและความมีคุณธรรมเป็นอย่างดี เพราะการปกครองระบบ
เทศบาลสมัยแรกจตุรชนนั้น ปรากฏมีความชัดเจนไม่ยั้งยืนอยู่ท่ว ๆ ไป แต่เทศบาลเมืองบาง-
มูนาคคงตั้งอยู่ด้วยความเรียบร้อยมั่นคง และมีความเจริญดีโดยลำดับมา เป็นการแสดงว่าทั้ง
ทางราชการและประชาชน ได้ให้ความนับถือไว้วางใจแก่คุณหยวก สังขจันทร์ เป็นอย่างสูง
จึงได้รับเลือกให้เป็นนายกเทศมนตรีตลอดมา ซึ่งไม่ปรากฏมีในเทศบาลใด และแก่
นายกเทศมนตรีผู้ใดเลย

ดังนั้นแม้ชีวิตคุณหยวก สังขจันทร์จะได้ดับสูญไปแล้ว แต่คุณงามความดีก็หาดับสูญ
ไปด้วยไม่ คงปรากฏอยู่เป็นที่สรรเสริญและเป็นเกียรติแก่วงศ์ตระกูลตลอดไป นับเป็น
มรดกอันสูงค่ายิ่งกว่าทรัพย์สินทั้งหลาย

ในวาระสุดท้ายแห่งความต้องจากกันนี้ ข้าพเจ้าขอตั้งอธิฐานจิต
ด้วยความบริสุทธิ์ ขอให้กุศลกรรมที่คุณหยวก สังขจันทร์ ได้ประกอบ
แล้วทั้งหลาย จงเป็นพลังดลบันดาลให้วิญญาณแห่งคุณหยวก สังขจันทร์
ไป สถิต ณ สถานอันเป็นสันติสุข ณ สัมปรายภพดังปรารถนาเทอญ.

สุนทรพิพิธ

คำไว้อาลัย

เนื่องในการฉาปนกิจศพ คุณ หยวก สังขจันทร์

□

ด้วย นาวาอากาศโท สนั่น สังขจันทร์ อธิบดีกรมการบินพาณิชย์ บุตรชาย
คุณหยวก สังขจันทร์ มีความประสงค์ใคร่จะจัดพิมพ์หนังสือ เพื่อเป็นอนุสรณ์ให้ไว้แก่บิดา
ด้วยความกตัญญูตถะ และได้แจ้งให้ข้าพเจ้าทราบ ขอให้เขียนคำไว้อาลัยในฐานะข้าพเจ้า
เป็นผู้คุ้นเคยรักใคร่ชอบพอกันดีมาก ดังหนังสืออนุญาติของคุณหยวก สังขจันทร์ การที่
ข้าพเจ้าได้เขียนคำไว้อาลัย รู้สึกเป็นเกียรติแก่ข้าพเจ้าอย่างยิ่ง ซึ่งฉันก็มีอายุ ๗๕ ปีแล้ว
ได้มีโอกาสสนองเจตนารมณ์ของ นาวาอากาศโท สนั่น สังขจันทร์ และทำให้ข้าพเจ้ารู้สึก
ตื้นตันอดอ้นด้วยความเศร้าสลดใจอาลัยถึงผู้วายชนม์ในคุณงามความดีที่คุณหยวกได้ประกอบ
กรรมทำไว้ คุณหยวก สังขจันทร์ เป็นผู้เข้มแข็งในการปฏิบัติหน้าที่ราชการอย่างดีจริงจังผู้หนึ่ง
ไม่ฉ้อราษฎร์โกงหลวง ไม่ยอมมอมหมักให้ประชาชนเข้าใจผิด แม้แต่เตือนสอนประชาชน
เพื่อนบ้านใกล้ชิด จงเป็นมิตรกันไว้ เป็นบุคคลที่รักความยุติธรรม จะทำสิ่งใดถือหลักว่า “เรา
มีจิตเราก็มองใจ เอาใจเขาได้ใจเรา ถ้อยทีถ้อยอาศัยอันสมควรสามัคคี” ด้วยความดี ความ
ซื่อสัตย์ของคุณหยวกนับแต่เป็นเสมียนอำเภอเมืองพิจิตร จนกระทั่งได้เลื่อนชั้นเป็นปลัดซ้าย
และปลัดขวา ข้าพเจ้ายังจำได้ครั้งหนึ่งหม่อมเจ้านิสากร ข้าหลวงประจำจังหวัดพิจิตร
ได้ชมเชยคุณหยวกว่า ทำงานการด้วยความซื่อสัตย์และเข้มแข็งดีมาก คุณหยวกเป็นที่รักใคร่
และนับถือของคนทั่วไปในเมืองพิจิตร แต่คนเราเกิดมา คำพระท่านว่า อนิจจัง ทุกสิ่งทุกอย่าง
ไม่แน่นอน ครึ่งหนึ่งเมื่อประมาณปี พ.ศ. ๒๔๗๐ จะเป็นคราวเคราะห์หรือดวงชะตาของ
คุณหยวกอย่างไรไม่ทราบ บังเอิญถูกส่งย้ายให้ไปเป็นปลัดขวาประจำอำเภอวังทอง จังหวัด
พิษณุโลก คุณหยวก สังขจันทร์ ก็ได้เดินทางไปรับตำแหน่งใหม่ แต่เมื่อครั้นนั้นการคมนาคม
ยังไม่สะดวกเช่นปัจจุบันนี้ คุณหยวกจึงต้องอพยพครอบครัวไปโดยเรือแจว ซึ่งก็เป็นการลำบาก
มิใช่น้อย ต้องเดินทางเข้าไปในคลองท่าพ่อ ครั้นถึงตำบลวังน้ำใสในเขตอำเภอบำหมาก

(๘)

จังหวัดพิษณุโลก ก็ต้องหยุดพักแรมคืนเพราะมืดค่ำ ที่นั่นไม่มีหมู่บ้าน มีแต่ปลาและนก นานาพรรณ รุ่งเช้าวันต่อมา คุณหยวกก็คิดถึงใจที่จะไปรับตำแหน่งนั้น จึงโดยยอนกลับยังบ้าน จังหวัดพิจิตร และขอลาออกจากราชการทันที เพื่อมาประกอบอาชีพการค้าส่วนตัวอยู่ที่อำเภอ บางมูลนาก จังหวัดพิจิตร ณ ที่นี้ คุณหยวกก็เป็นที่รักใคร่นับถือของประชาชนชาว บางมูลนากทั่วไป มีความประสงค์ต้องการให้คุณหยวกเป็นผู้ใหญ่บ้าน และต่อมาก็ได้ รับเลือกให้เป็นกำนัน ตามพระราชบัญญัติปกครองท้องถิ่น พ.ศ. ๒๔๕๗ ครั้นเปลี่ยนการ ปกครองเมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๕ คุณหยวก สังขจันทร์ก็ได้สมัครรับเลือกตั้งเป็นสมาชิกสภาเทศบาล ของอำเภอบางมูลนาก และได้รับเลือกให้เป็นนายกเทศมนตรี เทศบาลเมืองบางมูลนาก อยู่หลายสมัยจนกระทั่งแก่เฒ่าลง คุณหยวกก็รู้สึกตัวว่าได้หยุดไม่ยุ่งต่อการเมืองต่อไป และได้ดำรงชีวิตบั้นปลายด้วยความสงบ จนกระทั่ง เมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๐๘ คุณหยวกจึงได้ถึงแก่อนิจกรรมลง ต่อหน้าบุตรหลานและญาติมิตร ซึ่งต่างก็พากันเศร้าสลดใจ และอาลัยเป็นอย่างยิ่งในการจากไปของคุณหยวกครั้งนี้ คุณหยวกมีอายุ ๘๐ ปี

สุดท้ายนี้ ข้าพเจ้าขออนุโมทนาในกุศลบุญราศีทักษิณานุประทาน ซึ่งนาวาอากาศโท สนั่น สังขจันทร์ ผู้เป็นบุตรได้บำเพ็ญกุศล เพื่อ สอนองคุณบิดาผู้ล่วงลับไปแล้ว ด้วยอำนาจบุญกุศลคุณงามความดี และได้ พิมพ์หนังสือแจกเป็นวิทยาทาน ขอกุศลผลบุญทั้งปวงจงเป็นพลบ่จัญ อำนาจอิทธิวิบูลมณูผลแต่ คุณหยวก สังขจันทร์ ผู้วายชนม์ตามสมควรแก่ คติวิสัยในสัมปรายภพทุกประการเทอญ ฯ

นายเพิ่ม วงศ์ทองเหลือ

อดีต ส.ส. จังหวัดพิจิตร ๕ สมัย

คำไว้อาลัย

ก่อนอื่น ข้าพเจ้าขอใช้คำแทนชื่อคุณหยวก สังขจันทร์ ว่า คุณน้ำหยวก เพราะเหตุที่คุณหยวก สังขจันทร์ กับข้าพเจ้ามีความรักใคร่นับถือกันฉันญาติ และอายุอานามของคุณหยวกน้อยกว่ามารดาของข้าพเจ้า

ภริยาของคุณน้ำหยวก ชื่อเหรียญ มีบุตรกับคุณน้ำหยวกหลายคนคนโต ชื่อ สง่า คนรองชื่อ สงวน เป็นผู้หญิง นอกจากนั้น ยังมีอีกหลายคน

ข้าพเจ้ารู้จักคุณน้ำหยวกตั้งแต่ขณะเรียนหนังสืออยู่ที่โรงเรียนสตรีวังสตุ่น ร่วมกับ คุณสง่า และคุณสงวน ในขณะนั้นคุณน้ำหยวกเป็นปลัดอำเภออยู่อำเภอเมืองจังหวัดพิจิตร เฉพาะข้าพเจ้ากับคุณสง่า คุณสงวน เป็นเพื่อนรักใคร่ชอบพอกันมาก จึงทำให้ข้าพเจ้า รักใคร่นับถือกับคุณน้ำหยวก และครอบครัวเปรียบเสมือนญาติ

คุณน้ำหยวกเป็นคนใจดี โอบอ้อมอารี ทั้งในส่วนราชการและส่วนตัว ปฏิบัติหน้าที่ราชการด้วยความซื่อสัตย์สุจริต จึงมีผู้รักใคร่นับถือตลอดทั่วจังหวัด ทว่าอำเภอ ใคร มีทุกข์ร้อนก็ได้เป็นที่พักพิงตลอดมา

ในด้านครอบครัว ก็พยายามปลูกฝังและให้การศึกษากับบุตรด้วยดี จนกระทั่งบุตร เป็นคนดีเป็นฝ่ายทุกคน เป็นที่น่าชื่นชมยินดี

ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง ข้าพเจ้าได้รับแต่งตั้งให้เป็นหัวหน้าหน่วย เสรีไทย ประจำจังหวัดพิจิตร ซึ่งข้าพเจ้าได้คัดเลือกเอานาวาอากาศโท สนั่น บุตรคุณน้ำหยวกกับนายแพทย์ประสงค์ ชัยรัตน์ เป็นผู้ร่วมงาน แต่การทำงาน ได้ติดพันกับเจ้าตองอาศัยคนท้องถิ่นร่วมมือด้วย ข้าพเจ้าทั้งสองจึงได้ไปขอร้อง ให้คุณน้ำหยวก กับนายพุก ชัยรัตน์ พี่ชายข้าพเจ้าให้ร่วมมือ ซึ่งทั้งสองท่าน

(๑๐)

ก็ยินดีร่วมสุขด้วยทันที และต่างร่วมกันเดินทางเข้าไปในป่าทุ่งกะบกกดอย ใน
เขตอำเภอโพทะเล ซึ่งงานก็สำเร็จปลอดภัยไปด้วยดี อันการกระทำของ
คุณนายหวนครั้งนั้น นับเป็นการเสียสละด้วยการเสียสละอย่างยิ่ง

บัดนี้คุณนายหวนได้จากพวกเราไปโดยไม่มีวันกลับ ยังให้เกิดความอาลัยในคุณ
ความดีของคุณนายท่าน

การจากไปคงทิ้งแต่คุณงามความดีไว้เบื้องหลัง กรรมอันดีที่คุณนายได้ทำไว้ ของ
ส่งผลเพื่อเจริญวิบากสมบัติในสัมปรายภพด้วยเทอญ.

จินดา ชัยรัตน์

๑๐ กันยายน ๒๕๐๘

คำไว้อาลัย

คุณหยวก สัจจันทร์

อดีตนายกเทศมนตรี เทศบาลเมืองบางมุลานา จังหวัดพิจิตร



ข้าพเจ้าทราบข่าวถึงแก่อนิจกรรมของคุณหยวก สัจจันทร์ จึงมีความรู้สึกเศร้า
สลดเสียใจอย่างสุดซึ้ง เพราะข้าพเจ้ามีความรักใคร่สนิทสนมนับถือเสมือนญาติผู้หนึ่ง เมื่อ
ครั้งบรรดาการร่วมกันที่จังหวัดพิจิตร คือเมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๘ ข้าพเจ้าดำรง ร.ร. นายร้อย
ตำรวจ นครปฐมขอกราบราชการประจำตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก และในปีเดียวกันย้ายมา
ประจำกองตำรวจภูธรจังหวัดพิจิตร ซึ่งขณะนั้นคุณหยวก สัจจันทร์ ดำรงตำแหน่งปลัด
ชาวอำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร เพราะชอบพอรักใคร่สนิทสนมกันมาก ได้ร่วมกันออก
ทำการปราบปรามผู้ร้ายตามท้องที่ในเขตอำเภอเมือง อำเภอท่าหลวงและเขตอำเภอติดต่อกัน
จังหวัดพิจิตร ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๖๘ จนถึง พ.ศ. ๒๔๖๙ การออกตรวจท้องที่ปราบปราม
ผู้ร้ายในขณะนั้น เป็นการยากลำบากกรากกรำมาก เพราะการคมนาคมไม่สะดวกประกอบ
กับโจรผู้ร้ายชุกชุมมาก ในการจับกุมโจรผู้ร้ายร่วมกันใกล้อันตรายต่อชีวิตคราวหนึ่ง คือ
เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๘ เวลา ๒๓.๐๐ น. ข้าพเจ้ากับคุณหยวก สัจจันทร์ พร้อม
กับนายสิบ พลตำรวจ ๔ นาย มีสายลับมาแจ้งว่า นายผู้ร้ายสำคัญหลบหนีอยู่ทุ่งนา
ชายป่าตำบลหัวดง ข้าพเจ้ากับพวกเข้าทำการล้อมห้างนาจะทำการจับกุม นายผู้ร้ายสำคัญ
ได้ใช้อาวุธปืนยิงต่อสู้ถูก ส.ต.ต. เลี่ยม สระทอง ที่ขาบาดแผลสาหัส ข้าพเจ้าจึงใช้อาวุธ
ปืนยิงไป ๑ นัด ถูกนายผู้ร้ายตาย ข้าพเจ้า คุณหยวก สัจจันทร์ กับพวกจึงพ้นอันตราย
ต่อชีวิต นายผู้ร้ายสำคัญรายนี้เป็นผู้ต้องหาว่าฆ่าพ่อค้าหมูตายในตลาดหัวดงเวลากลางวัน
และทำการปล้นทรัพย์หลายรายหลบหนีมา ๕-๖ ปีแล้ว

(๑๒)

คุณหยวก สังขจันทร์ ปฏิบัติงานในหน้าที่ราชการด้วยความซื่อสัตย์สุจริต
กำนันผู้ใหญ่บ้านและราษฎรในท้องที่อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตรนิยมรักใคร่นับถือมาก
ต่อมาทางราชการย้ายไปเป็นปลัดขวา อำเภอวังทอง จังหวัดพิษณุโลก จึงได้ขอลาออก
จากราชการ แล้วย้ายครอบครัวไปอยู่อำเภอบางมูลนาก จังหวัดพิจิตร ซึ่งเป็นภูมิลำเนา
ด้วยความรักใคร่นับถือของราษฎรอำเภอบางมูลนาก จึงถูกยกย่องให้เป็นนายกเทศมนตรี
เทศบาลบางมูลนากหลายสมัยจนลาออกจากหน้าที่ราชการ

คุณหยวก สังขจันทร์ เป็นผู้ทำงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยส่วนตัวเป็นผู้
ที่โอบอ้อมอารีต่อเพื่อนข้าราชการและพ่อค้าประชาชนต่าๆคนหนึ่ง จนเป็นที่รักใคร่นับถือของ
ราษฎรมาก ด้วยข้าพเจ้ามีความรักนับถือคุณหยวก สังขจันทร์ มากเหมือนญาติสนิทคนหนึ่ง
ได้ติดต่อกันตลอดมาจนคุณหยวก สังขจันทร์ ถึงแก่อนิจกรรม จึงทำให้ข้าพเจ้ามีความ
เสียใจอย่างสุดซึ้ง จึงขอให้คุณหยวก สังขจันทร์ ไปสู่สุคติภพในสรวงสวรรค์เทอญ.

พ.ต.ท. สาคร์ ปรรณาคี

อดีตผู้กำกับการ ตำรวจภูธร จังหวัดพิจิตร

คำไว้อาลัย

นายหยวก สัจจันท์ เคยดำรงตำแหน่งนายกเทศมนตรีเทศบาลเมือง
บางมูลนาก อำเภอบางมูลนาก จังหวัดพิจิตร คือ

ครั้งแรก ตั้งแต่วันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๓๓-๒๐ มิถุนายน ๒๕๓๖

ครั้งที่สอง ตั้งแต่วันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๓๗-๑๖ เมษายน ๒๕๓๘

รวมเป็นเวลาประมาณ ๑๔ ปี

นับว่าท่านเป็นนายกเทศมนตรี ที่อยู่ในตำแหน่งเป็นเวลายาวนานที่สุดของเทศบาล
เมืองบางมูลนาก ย่อมแสดงให้เห็นว่าท่านเป็นผู้ที่ได้รับความไว้วางใจ และเชิดถือ ในการ
ปฏิบัติหน้าที่การงานเป็นผู้บริหารงาน ทำความเจริญรุ่งเรืองให้แก่ท้องถิ่นบางมูลนากเป็น
อย่างยิ่ง ท่านจึงได้รับความสนับสนุนจากประชาชนให้เป็นผู้ควบคุมบริหารท้องถิ่นติดต่อกัน
เป็นเวลายาวนานเช่นนั้น ในยามสงบก็ส่งเสริมพัฒนา วางรากฐานให้ความเจริญแก่ท้องถิ่น
ส่วนในยามบ้านเมืองตกต่ำ เช่นคราวสงครามอินโดจีน และสงครามมหาเอเชียบูรพา
ท่านก็ได้ปฏิบัติหน้าที่ให้ความร่วมเย็นเป็นสุข ผ่อนหนักผ่อนเบา ประคับประคองเศรษฐกิจ
ของท้องถิ่น ยังผลให้ชาวบางมูลนากได้อยู่ดีกินดีตลอดมา นอกจากนั้นยังได้ร่วมมือสนับสนุน
และดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาล ร่วมมือร่วมใจสามัคคีกลมเกลียวทั้งชาวราชการ
ประชาชน ร่วมรักษาความสงบและปฏิบัติตนเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติ จึงนับว่า
ท่านได้ปฏิบัติตนสมที่ท่านได้เกิดมาเป็นชาวไทยคนหนึ่งได้อย่างสมบูรณ์ ควรแก่การยกย่อง
สรรเสริญ และนับเป็นตัวอย่างอันดีที่อนุชนรุ่นต่อ ๆ ไปจะพึงยึดถือเป็นแบบอย่างที่ดี

ฉะนั้น เมื่อท่านได้จากเราไปอย่างไม่มีวันกลับเช่นนี้ ย่อมเป็นที่อาลัยรักแก่พวกเรา
ชาวบางมูลนากเป็นอย่างยิ่ง พวกเรารู้สึกที่เราได้เสียบุคคลผู้ทำความดี ผู้ทำงานด้วย
จิตใจสะอาดและประกอบด้วยความเมตตาจิตไปเสียคนหนึ่งแล้ว อย่างไม่มีวันกลับมาพบหน้า

(๑๔)

กันอีก พวกเราจะระลึกถึงคุณความดีต่าง ๆ ที่ท่านได้ปฏิบัติมา และจะอยู่ในความทรงจำของเราอยู่เสมอ แก่นหลักธรรมของพระสัมมาสัมพุทธเจ้าที่ว่า “ทำดีได้ดี ทำชั่วได้ชั่ว” นั้น ย่อมเป็นของแท้และแน่นอน จึงเป็นที่เชื่อมั่นแน่นอนว่า นายหยวก ดังจันทร์ ท่านผู้จากพวกเราไป ซึ่งท่านได้ทำแต่ความดีไว้อย่างไปดีด้วย ขอดวงวิญญาณของท่านผู้จากเรา ด้วยความดี จงประสบสุขในสัมปรายภพในสรวงสวรรค์ชั้นฟ้าในเทอญ.

นายสวัสดิ์ เจียมศรีพงษ์

นายกเทศมนตรีเมืองบางมุลนา

ในนามของประชาชน และเทศบาลเมืองบางมุลนา

รมโพธิ์รมไทรของลูก

พ่อบังเกิดเกล้าของลูก ๆ ได้จากไปแล้วอย่างไม่มีวันจะกลับมาอีก ยิ่งนานวันก็ยิ่งห่าง—ห่างออกไปทุกที แต่ลูกทุกคนยังมีความรู้สึกที่พ่อยังคงอยู่ใกล้ชิดให้ความอบอุ่นอยู่เสมอเป็นเหมือนนิത്യ เป็นความจริงที่จะกล่าวว่า ลูก ๆ ได้เกิดในดินแดนที่แสนทุรกันดาร ชุกชุมไปด้วยโรคภัยไข้เจ็บอย่างมหาศาล พ่อได้เลี้ยงดูลูก ๆ ให้ “รอดจากปากเหยี่ยวปากกา” มาได้จนเติบโตใหญ่ทุกวันนี้ ลูก ๆ ได้เติบโตขึ้นมาภายใต้รั้วใต้ธงของพ่อเพียงเดือนละหนึ่งตัวตั้งเท่านั้น ทั้ง ๆ ที่ในสมัยนั้นไม่มี “นารอนน้ำชา” ตามที่ว่าการอำเภอ พ่อก็ไม่มีบุญญาภิบาลหารเสกเงินให้เป็นทองได้ ไม่มีเวรมนตร์ที่ขลังสามารถหาเนื้อหาปลาได้อย่างพระสังข์ พ่อเลี้ยงลูกให้เติบโตขึ้นมาได้โดยยึดถือสุภาษิตของพระร่วงเจ้าว่า “ในน้ำมีปลาในนามีข้าว”

พ่อเป็นคนจนมากในสายตาของผู้อื่น แต่พ่อเป็นคนมีมากที่สุด ในสายตาของลูก ๆ พ่อมีทุกสิ่งทุกอย่างที่ลูกต้องการ ไม่แต่เฉพาะในทางวัตถุเท่านั้น แม้ในทางน้ำใจพ่อมีให้เสมอเหมือนหนึ่งน้ำในมหาสมุทรไม่มีวันจะเหือดแห้ง ในชีวิตของพ่อ พ่อต้องดิ้นรนต่อสู้กับชีวิตเป็นอย่างมาก ต้องอดอดทนอดอมทนทรัพย์เพื่ออนาคตของลูก แม้พ่อมิได้มีโอกาสได้รับการศึกษามากตามสมควร แต่เป็นผู้ที่เห็นความสำคัญของการศึกษา ศิลปวิทยาการ และมีสายตาไกลมากได้พยายามให้ลูก ๆ ได้รับการศึกษาเท่าที่จะมีกำลังอำนวยให้ เพราะพ่อรู้ดีว่าพ่อไม่มีอะไรที่จะให้แก่ลูก ๆ ได้ นอกจากให้ความรู้เท่านั้นเพื่อเป็นเครื่องมือบุกเบิกชีวิตต่อไปในอนาคต

พ่อเป็นคนเปิดเผย โอบอ้อมอารี ใจกว้างขวาง มีความเป็นนักเลง แก่ญาติพี่น้อง เพื่อนฝูง ลูกพี่ลูกน้อง ลูกบ้าน ผู้ใดมีความเดือดร้อนใจมาหาแล้ว พ่อพร้อมอยู่เสมอที่จะได้ช่วยเหลือบรรเทาความทุกข์ร้อนให้มันเหือดไปได้ไม่มากนักเลย สมัยเมื่อพ่อรับราชการตำแหน่งปลัดอำเภออยู่ที่พัทลุง ทางราชการจัดให้มีบ้านหลวงอยู่พักอาศัย ถ้าฟังแต่ให้ลูก ๆ อยู่หลังบ้านนั้นก็แทบจะไม่พอกันอยู่แล้ว แต่ปรากฏว่าทุกเย็นและทุกค่ำคืนมีราษฎรที่มาจาก

(๑๖)

ตำบลต่าง ๆ มาพักพิงขออาศัยนอนเต็มไปหมดแทบทุกคืน ต้องหุงข้าวกะทะใหญ่ ๆ เลี้ยงดูกันเป็นประจำ ใครใคร่กิน-กิน ใครใคร่ดื่ม-ดื่ม ไม่เคยเห็นพ่อกินข้าวเย็นคนเดียวสักวันเดียว ต้องมีเพื่อนเกลามา “ร่วมวง” ทุกวันเป็นเนืองนิตย์ ชีวิตของพ่ออยู่เพื่อเพื่อนฝูงโดยแท้ ในระยะเวลาที่พ่อเป็นนายกเทศมนตรีที่อำเภอบางมูลนาค ก็ปรากฏว่าตอนเย็น ๆ เมื่อแดดร่มลมตกแล้วมีการ “ประชุมสภาเทศบาล” ที่บ้านร่วมกับเพื่อนร่วมงาน ลูกพี่ลูกน้องอย่างกันเอง เป็นที่สนุกสนานเฮฮาทุกเมื่อเชยวัน

ในด้านการศาสนา พ่อเป็นคนที่ไม่ใคร่ชอบทำบุญห่มหมิมถ้าจะทำบุญก็เป็นเรื่องใหญ่ ๆ ที่เดียว เช่นเคยริเริ่มชักชวนญาติมิตรเพื่อนฝูงมีงานฉาปนกิจเผาผีไม่มีญาติที่วัดบางมูลนาคเป็นการล้างป่าช้าเป็นการใหญ่โต มีการมหรสพฉลองเป็นการเอิกเกริก แม้ก่อนหน้าที่จะถึงแก่กรรมไม่นานนัก ก็ได้ริเริ่มบอกบุญระหว่างลูก ๆ และญาติสนิทสร้างพระพุทธรูปทองคำ ขนาดหน้าตักกว้าง ๓ ศอก ๘ นิ้ว หนึ่งองค์ซึ่งได้ประดิษฐานอยู่ที่วัดบางมูลนาคเป็นอนุสรณ์ตราบเท่าทุกวันนี้

พ่อเป็นทั้งพ่อและเป็นทั้ง “เพื่อน” กับลูก ๆ เมื่อลูกโต ๆ แล้ว วันเวลาใดที่ลูกไปหา พ่อจะไม่เลี้ยงลูกด้วยน้ำชากาแฟอย่างธรรมดาหากแต่ต้องมี “น้ำอมฤต” รับรองเลี้ยงดู คุยสนุกรสนานเฮฮา บรรยายภาคเป็นอย่างการร่วมวงระหว่างเพื่อนฝูงดื่มด่ำสาบานร่วมเป็นร่วมตายกันทีเดียว

พระคุณของพ่อเทียบเท่าแผ่นดินฟ้า มหาสมุทร พันวิสัยที่จะบรรยายให้ครบถ้วน “พ่อเป็นพรหม เป็นบูรพาจารย์ เป็นอาหุเนยบุคคลของลูก” ประดุจพุทธชาติสมบุรณ์ด้วยก่งกานสาธา เป็นที่กำบังแดดลมและพำนักอาศัยด้วยความอุ่นใจ พระคุณพ่อจึงเปรียบเหมือนร่มโพธิ์ร่มไทรของลูก เมื่อพ่อล่วงลับไปแล้ว ย่อมจำเริญใจอาลัยถึง เพราะชาติทองอันสำคัญ มรดกอันล้ำค่าจากพ่อไม่ใช่ทรัพย์สินเงินทอง ตึกรามบ้านช่อง หากมีแต่ “ตึนบุญ” ที่พ่อได้พยายามปลูกไว้ให้ลูก ๆ ญาติพี่น้องเท่านั้น

ขออันಿಸงส์แห่งบุญกุศลที่ลูก ๆ ได้ร่วมบำเพ็ญให้แก่พ่อ จงอำนวยอิริวิบูลย์ผลให้พ่อไปสู่แต่สุคติในสัณปรายภพตลอดชั่วกาลนานเทอญ.

จาก ลูก ๆ

พ่อสอนลูก

■

ในโอกาสที่ลูกจะเดินทางไปศึกษาในต่างประเทศคราวนี้ อันเป็นเวลาานานปี ทั้งระยะทางก็ห่างไกลกันมาก ขาดพ่อขาดแม่ที่จะติดตามลูกไปคอยสั่งสอนเตือนสติอยู่เสมอได้ ลูกจะต้องเป็นตัวของตัวเอง ฟังตัวเอง พ้นฝ่าอุปสรรคทั้งมวลในโลกอันกว้างใหญ่ต่อไป พ่อไม่มีอะไรที่จะมอบให้ไปนอกจากคำสั่งสอนของพ่อเพื่อเป็นเครื่องเตือนใจลูกต่อไป

ประการแรก โดยที่ลูกได้รับทุนหลวงให้ไปศึกษาในต่างประเทศนี้ ค่าใช้จ่ายทั้งหมด เป็นต้นว่า ค่าเล่าเรียน ค่ากินอยู่ ค่าเครื่องแต่งตัว ตลอดจนค่ารักษาพยาบาล ในยามที่ลูกป่วยเจ็บ หลวงเป็นผู้ออกให้ทั้งสิ้น นับว่าเป็นโชคดีของลูกเป็นอย่างยิ่ง จำฟังแต่พ่อไม่อยู่ในฐานะส่งลูกไปเรียนถึงต่างประเทศได้ ฉะนั้นลูกจงรู้สึกเป็นหนี้บุญคุณแก่หลวงอย่างหาที่เปรียบมิได้ เมื่อลูกมีโอกาสอันดีเช่นนี้แล้วลูกจะต้องพยายามเล่าเรียนให้สำเร็จสมตามความมุ่งหมายของทางราชการทุกประการ เพื่อกลับมาปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดประโยชน์ เป็นการทดแทนบุญคุณแก่แผ่นดินสืบไป ผู้ที่รับบุญคุณและตอบแทนบุญคุณแก่ผู้ที่มีพระคุณ จงจะนับได้ว่าเป็นผู้ปฏิบัติดีปฏิบัติชอบ

นอกจากนี้แล้ว ลูกจะต้องระลึกถึงบุญคุณของครูบาอาจารย์ทุก ๆ ท่านที่ได้กรุณาพร่ำสั่งสอน ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ทุกแขนงให้แก่ลูกตั้งแต่เด็ก ๆ เป็นต้นมา เป็นผลให้ลูกสอบแข่งขันได้รับทุนเล่าเรียนหลวงคราวนี้ได้ จงนับได้ว่าครูบาอาจารย์ทุก ๆ ท่านมีพระคุณแก่ลูกอย่างมหาศาล

ประการที่สอง ในการที่ลูกเดินทางไปต่างประเทศคราวนี้นับตั้งแต่ขึ้นรถไฟด่วนสายใต้เพื่อไปต่อลงเรือเดินมหาสมุทรที่บางเดินทางต่อไปจนถึงยุโรป ลูกจะต้องเดินทางไปคนเดียว ไม่มีผู้ใหญ่หรือเพื่อนผู้ร่วมเดินทางไปด้วยเลย ประกอบกับลูกยังเป็นคนเล็กอยู่ อายุยังไม่เต็ม ๑๘ ปีบริบูรณ์ จงนับว่าเป็นการว่าเหวออยู่มาก ลูกจะต้องข่มสติให้อยู่

(๑๘)

อย่าตื่นเต้น ก่อนจะทำอะไรลงไปต้องนึกคิดให้รอบคอบเสียก่อน ต้องใช้ความสังเกตให้มาก ความสังเกตนั้นแหละจะช่วยให้ลูกทำอะไรต่าง ๆ ตั้งแต่การกิน การนอน การแต่งตัว ตลอดจนการพบปะปราศรัยกับผู้ร่วมเดินทางไปด้วยกันได้อย่างถูกต้องไม่เคอะเขิน ทั้งนี้ เพราะการปฏิบัติชีวิตประจำวัน ย่อมเปลี่ยนแปลงไปตามขนบธรรมเนียมประเพณีตามท้องถิ่น ที่ผ่านไป การปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามกาลเทศะ ย่อมมีความจำเป็นและสำคัญ หากทำอะไรผิด ๆ พลาด ๆ จะทำให้ชาวต่างประเทศดูหมิ่นดูแคลนได้

อนึ่ง พ่อทราบว่าเรือเดินมหาสมุทรที่ลูกโดยสารไปนั้น จะแวะตามเมืองท่าต่าง ๆ เช่น ที่เมืองโคลอมโบ ซูเอซ ปอร์ตเซด อาเล็กซานเดรีย ซึ่งมีแขกตามท่าเรือหากินทาง ล่องลงผู้โดยสารเรือโดยวิธีการต่าง ๆ นานา ฉะนั้นเมื่อเรือจอดตามท่าเรือเหล่านั้นลูกจะต้อง ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษอย่าให้แขกเหล่านั้นล่องลงได้ ทั้งที่อยู่บนเรือหรือจะไปเที่ยวดู เมืองบนบกก็ตาม และแม้เมืองย่นัวและมาร์เซิลจะเป็นเมืองท่าในยุโรปก็ตามก็ต้อง ระมัดระวังเช่นเดียวกัน ฝรั่งเศสกินตามท่าเรือก็ไม่เลวเหมือนกัน จงรักษาตัวรอดจนกระทั่ง ถึงจุดหมายปลายทาง อย่าให้ตกเป็นเหยื่อของพวกมิชชันนารีเป็นอันขาด สุนทรภู่ท่าน กล่าวไว้ว่า “รักษาตัวรอดเป็นยอดดี”

ประการที่สาม เมื่อลูกเดินทางไปถึงประเทศเยอรมนีแล้วลูกจะต้องไปรายงานตัว ต่อท่านเอกอัครราชทูตโดยทันที และปฏิบัติตามคำสั่งของท่านต่อไป ลูกจะต้องเคารพนับถือ เชื้อพงศ์คำสั่งของท่านตลอดจนเลขาธิการ เจ้าหน้าที่ประจำสถานเอกอัครราชทูตนั้น ซึ่งถือ เสมือนหนึ่งเป็นผู้บังคับบัญชา เพราะรัฐบาลท่านได้มอบหมายให้สถานเอกอัครราชทูตเป็นผู้ ดูแลความทุกข์สุข จัดการศึกษาให้แก่ลูกทุกประการ ในระยะเริ่มแรกสถานเอกอัครราชทูต คงจะได้จัดให้ลูกไปอยู่กับ “ครอบครัว” ฝรั่งเศสเพื่อย่อยภาษาเยอรมันเบื้องต้นตลอดจนให้ลูก ได้เรียนรู้ขนบธรรมเนียม ประเพณี ความเป็นอยู่ของคนเยอรมัน ลูกจะต้องเคารพนับถือ หัวหน้า “ครอบครัว” ที่ลูกไปอยู่ด้วยเหมือนพ่อบังเกิดเกล้าของลูก เพราะหัวหน้า “ครอบครัว” นี้แหละจะเป็นผู้ดูแลทุกข์สุขของลูกแทนสถานเอกอัครราชทูต ในกรณี ที่ “ครอบครัว” นี้มีลูกของเขาเอง ลูกจะต้องรักใคร่สนิทสนมเหมือนอย่างที่เป็นพี่น้องร่วมท้องเดียวกัน ในระยะเวลาที่ลูกอยู่กับ “ครอบครัว” นี้ เป็นโอกาสอันดีที่ลูกจะได้เรียนรู้

ชนบทรวมเนียมประเพณีความเป็นอยู่ของคนเยอรมันได้เป็นอย่างดี จึงขอให้หมั่นสังเกต
ทุกสิ่งทุกอย่างเพื่อปฏิบัติตัว ได้ถูกต้องได้ทุกกาละเทศะ หงนเมอลูกออกจาก “ครอบครัว”
ไปศึกษาต่อที่อื่น ๆ ต่อไปแล้วจะได้เป็นตัวของตัวเอง รับผิดชอบตัวเอง

ประการที่สี่ ในระยะเวลาที่ลูกอยู่ต่างประเทศ เนื่องจากมีคนไทยอยู่น้อยคน
จึงทำให้ฝรั่งคิดไปว่าลูกเป็นผู้แทนของประเทศไทย ลูกจะทำอะไรลงไปจะต้องนึกถึงศักดิ์ศรี
ของคนไทยและเกียรติของประเทศ โดยที่ฝรั่งรู้จักคนไทยและประเทศไทยน้อยมาก หัว
ความจริงไม่ว่า ประเทศไทยนั้นเป็นประเทศที่มีวัฒนธรรมงดงามมาแต่หลายร้อยหลายพันปี
มาแล้ว โดยมากฝรั่งมีความคิดเป็นทุนเดิมอยู่แล้วว่า คนไทยซึ่งเป็นคนผิวเหลืองมีวัฒนธรรม
ด้อยกว่าคนผิวขาว พูดอย่างง่าย ๆ ว่ายังป่าเถื่อนอยู่ ทำอะไรในชีวิตประจำวันนับตั้งแต่
การกินการอยู่ การแต่งกาย ไม่ใคร่ถูกตามลักษณะแบบแผนของชาวตะวันตก ซึ่งเขาคิดว่า
เป็นผู้เจริญแล้ว ดังนั้นถ้าลูกทำดี ประพฤติดี ฝรั่งเขาก็ชมว่าคนไทยทุกคนเป็นคนดี นำ
คบหาสมาคมด้วย ถ้าลูกทำชั่ว ประพฤติไม่ดี ฝรั่งก็คิดเหมาเอาว่าคนไทยทั้งหมดคงชั่วช้า
เหมือน ๆ กันหมด เป็นที่น่าอับอายอดสูแก่เพื่อนร่วมชาติเดียวกันทั้งหมด และในที่สุดก็ถึง
ประเทศชาติด้วย

ประการที่ห้า โดยมากฝรั่งเขาชอบพุดชอวิจารณ์ในเรื่องการเมือง สนใจการ
ปกครองของประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะประเทศที่เขาไม่ใคร่รู้จักดี เช่นเขาอาจจะถามลูกว่า
การปกครองประเทศไทยนั้นเป็นการปกครองระบอบอะไร ดีหรือไม่ดีอย่างไร พ่ขอแนะนำ
ไปว่าควรตอบเป็นกลาง ๆ ไปว่า อันระบอบการปกครองของแต่ละประเทศนั้น จะเป็นระบอบ
สมบูรณาญาสิทธิราชย์ ระบอบเผด็จการ ระบอบประชาธิปไตย และระบอบการปกครองอื่นๆ
อีกมากมายนั้น เป็นระบอบการปกครองที่ใช้ได้ทั้งนั้น เพราะระบอบการปกครองอย่างหนึ่ง
อาจจะดีเหมาะสมกับประเทศหนึ่ง แต่อาจจะไม่ดีเหมาะสมกับอีกประเทศหนึ่ง หงนยอม
ขึ้นอยู่กับวิถีชีวิตจิตใจ นิสัยใจคอ ความเป็นอยู่ ดินฟ้าอากาศ และสิ่งแวดล้อมอื่นๆ อีกมาก
ของประชาชนพลเมืองของแต่ละประเทศ อย่าไปกล่าวคำตำหนิติเตียนการปกครองของ
ประเทศที่ลูกเจ้าเรียนหนังสืออยู่เป็นอันขาด เพราะประเทศของใคร ใครรัก รัก จะชอบ
หรือไม่ชอบก็ควรเก็บไว้ในใจ ไม่ควรแสดงออกให้ผู้อื่นรู้

ประการที่หก ในเรื่องการศาสนาก็เป็นสิ่งสำคัญ ฝ่ายเราจะสนใจว่าคนไทยนับถือศาสนาอะไร และเมื่อได้รับคำตอบจากลูกแล้วว่านับถือศาสนาพุทธ เขาก็คงถามต่อไปว่า ศาสนาพุทธคืออะไร และเมื่อเปรียบเทียบกับศาสนาอื่น ๆ มีความคิดเห็นอย่างไร ในเรื่องศาสนานี้ ลูกก็ควรชี้แจงให้เขาฟังเหมือน ๆ อย่างการเมือง กล่าวคือ ศาสนาทุกศาสนาเป็นศาสนาที่ดีทั้งสิ้น พระศาสดาของทุกศาสนาทรงสั่งสอนให้ผู้นับถือศาสนานั้นประพฤติดี ประพฤติชอบ เหมือนกันทุกศาสนา ไม่ว่าจะเป็นศาสนาพุทธ โรมันแคธอลิก โปรเตสแตนต์ อีสลาม และศาสนาอื่น ๆ อีกมาก เป็นของธรรมดาเมื่อผู้ใดถูกอบรมสั่งสอนให้นับถือศาสนาอะไรมาตั้งแต่เด็ก ๆ จนกระทั่งศาสนานั้น ๆ เข้าใจจับใจเสียแล้ว ผู้นั้นก็ย่อมเทิดทูนศาสนาที่ตนนับถือ ฉะนั้นไม่เป็นการสมควรที่จะกล่าวว่าศาสนาอื่น ๆ ที่ตนไม่ได้นับถือเป็นศาสนาที่ไม่ดี ผู้ศาสนาที่ตนนับถืออยู่ไม่ได้ การที่จะถกเถียงกันว่าศาสนาใดดีกว่า อีกศาสนาหนึ่งย่อมเป็นปัญหาโลกแตก ยิ่งถกเถียงกันมากก็จะกลายเป็นเรื่องสะเทือนใจซึ่งกันและกัน ฉะนั้นลูกจึงควรหลีกเลี่ยงในการพูดหรือวิจารณ์ในเรื่องศาสนาเสียจะเป็นการดีด้วยประการทั้งปวง

ประการที่เจ็ด โบราณท่านว่าไว้ว่า “เข้าเมืองตาหลิ่วต้องหลิ่วตาตาม” คำพังเพยนี้เป็นคำพังเพยที่ดี ลูกจะต้องจดจำไว้ไปปฏิบัติในระยะเวลาที่ลูกศึกษาอยู่เมืองนอก โดยทั่วไปบ้านหนึ่งเมืองหนึ่งย่อมมีขนบธรรมเนียม ประเพณี ประจำชาติของแต่ละชาติ ผู้ที่เข้าไปอยู่อาศัยในบ้านเมืองนั้น ๆ ก็ควรที่จะต้องมีการปรับตัวตนให้ถูกต้องตามขนบธรรมเนียม ประเพณีของเขา ต้องพยายามทำตนให้เข้ากับสังคมของคนทุกชนได้ พยายาม ๆ ว่าเข้าไหนเข้าได้ เมื่อสังคมทุกชนต้อนรับลูก ลูกก็จะอยู่ได้ด้วยความสะดวกสบาย ตรงกันข้ามถ้าลูกปฏิบัติตัวไม่ถูกต้องตามขนบธรรมเนียมประเพณี กับชาวท้องถิ่น หลุดอยู่ด้วยก็จะเกิดมีความรู้สึกไม่สบายใจ ทำตัวให้เคอะเขินในวงการสังคม เมื่อเกิดมีความรู้สึกเช่นนั้นมากขนานนั้น ก็จะเกิดเป็น “ปมด้อย” ขึ้น เป็นการทำลายจิตใจตัวเอง แต่ทว่าผมได้หมายความว่า จะให้ลูกลืมขนบธรรมเนียม ประเพณีไทย เสียจนสิ้นเชิง ตรงกันข้าม ขนบธรรมเนียมประเพณีของไทยเป็นสิ่งที่ดีงาม ลูกก็จะต้องยึดถือไว้เมื่อลูกกลับมาอยู่บ้านเกิดเมืองนอนแล้ว ก็ต้องเปลี่ยนตัวเป็นคนไทยอย่างเดิม ถ้ากลับมาทำตัวเป็นอย่างที่เขาเรียก

กันว่า “หรงจ่า” แล้วก็จะถูกตำหนิตไ้เตียนจากผู้อื่นว่า พอไปได้กลิ่นไอจากเมืองนอกเมืองนา มาหน่อยก็ทำตัวเป็น “หรงจ่า” ไม่น่าคบค้าสมาคมด้วยเป็นทั้งเกียจแก้งคมท่ว ๆ ไป

ประการที่แปด ในเรื่องค่าใช้จ่ายนั้น พ่อแน่ใจว่าหลวงท่านคงได้กำหนดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของลูก เช่น ค่าอาหาร ค่าที่พัก เงินกระเป๋าค่าการศึกษา และอื่น ๆ อีกไว้อย่างเพียงพอ ฉะนั้นลูกจะต้องใช้จ่ายให้เพียงพออย่าใช้จ่ายสุ่ยสุ่ย แต่ในขณะที่เดียวกันก็อย่าเป็นการเห็นแก่ตัวเห็นเขว เอาตัวเอาเปรียบเพื่อนฝูง ถ้าลูกใช้จ่ายเกินกว่าค่าใช้จ่ายที่หลวงออกให้แล้ว ลูกจะอยู่ในฐานะลำบากมาก ถ้ารู้จักใช้ รู้จักสอยแล้วจะต้องเพียงพอแน่นอน ลูกจะต้องรู้สึกตัวอยู่เสมอว่า ยังเป็นนักเรียน ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ต้องเป็นไปอย่างฐานะนักเรียน ไม่ฟุ่มเฟือย พ่อทราบว่าคนเยอรมันนั้นเป็นคนอดทน บึกบึน ชยันต์แข็งในการทำงาน มัธยัสถ์ในความเป็นอยู่มาก รู้จักกิน รู้จักใช้ รู้จักเก็บหอมรอมริบไว้ใช้จ่ายในเวลาฉุกเฉินจำเป็น ลูกควรจะต้องเอาอย่างคนเยอรมันเขา

ประการที่เก้า การคบหาเพื่อนฝูงเป็นสิ่งจำเป็น คนเราอยู่ในโลกคนเดียวไม่ได้ การมีเพื่อนฝูงเป็นสิ่งดี เขาไว้วางใจเหลือซึ่งกันไ้ในยามทุกข์เข็ญ ลูกจะต้องรู้จักเลือกคบหาสมาคมกับเพื่อนที่อยู่ในระดับเดียวกัน อย่าเห่อเหิมเบ่งตัวคบเพื่อนที่เขาอยู่ในระดับสูงกว่า นอกจากผู้ซึ่งอยู่ในระดับสูงกว่าถ่อมตัวลงมาหากเป็นอีกเรื่องหนึ่ง ขรรพตาคนเรานั้นจะคบหาสมาคมกันเป็นเพื่อนเป็นเพื่อนตาย ร่วมทุกข์ร่วมสุขด้วยกันอย่างจริงจังนั้น ต้องเป็นผู้ที่อยู่ในระดับเดียวกัน มีความเป็นอยู่คล้ายคลึงกัน มีรสนิยมเหมือนกัน ทั้งนี้พ่อหมายความถึงรวมทั้งคนไทยและต่างประเทศโดยเฉพาะนักเรียนไทยในประเทศเยอรมันนั้นน้อย ลูกจะต้องให้ความเคารพนับถือในฐานะท่านเหล่านั้นเป็นรุ่นพี่ หมั่นสังเกตความเป็นอยู่ของรุ่นพี่ เพราะรุ่นพี่มีประสบการณ์มาก่อน ควรที่จะเอามาเป็นตัวอย่างและจงรักใคร่กลมเกลียวกันต้งเป็นพี่น้อง เพราะแต่ละคนก็พลัดบ้านเกิดเมืองนอนมาอยู่ในต่างแดน ช่วยเหลือซึ่งกันและกันตามมีตามเกิด พ่อทราบว่าคนเยอรมันนั้นเป็นคนเปิดเผย พูดตรงไปตรงมา รักเพื่อนรักฝูง เป็นคนที่มั่นใจใจคบหาสมาคมมาก เป็นโอกาสอันดีที่ลูกจะมีโอกาสได้เพื่อนฝูงเป็นชาวต่างประเทศเช่นนั้น จงคิดไว้เสมอว่าคนเรานั้นรักกันเป็นมิตรกันดีกว่าเป็นศัตรู

ประการที่สิบ เป็นประการสุดท้ายที่จะสอนลูกในความอันเกี่ยวกับเรื่องผู้หญิง ยิ่งเร็ว มีสภาพการสอนไว้ว่า “สตรีเป็นศัตรูของการเรียน” ลูกยังเป็นเด็กอยู่ในวัยเล่าเรียน มีหน้าที่อยู่อย่างเดียวคือเล่าเรียนให้สำเร็จตามความมุ่งหมายของรัฐบาลท่าน ถ้าอ่านไป ตีผู้หญิงเสียในวัยนั้นจะทำให้จิตใจฟุ้งซ่านไม่เป็นอันเล่าเรียน เมื่อประพฤติตัวไม่ได้ เสียหายในทางผู้หญิงแล้ว รัฐบาลอาจจะเรียกตัวกลับบ้าน ไม่ยอมให้เล่าเรียนต่อไปได้อันจะทำให้อนาคตของลูกเสียหายใหญ่หลวง เป็นที่เสียชื่อเสียงเสียไม่เฉพาะแต่ตัวลูก พ่อแม่ญาติพี่น้อง จะกระทบกระเทือนถึงผู้ใหญ่ที่ท่านได้กรุณาสนับสนุนให้ลูกได้รับทุนเล่าเรียนหลวงด้วย จึงนับว่าเป็นสิ่งสำคัญที่สุด ซึ่งลูกจะต้องมีความดำนกอยู่เสมอ เมื่อลูกได้เสร็จ การเล่าเรียนสมความมุ่งหมายแล้ว โอกาสที่จะหาผู้หญิงนั้นมีอยู่มากมาย

อนึ่ง ลูกจะต้องใช้เวลาเล่าเรียนอยู่ในประเทศเยอรมันนี้ หลายปี กว่าที่จะเสร็จการศึกษา อายุก็จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทุกปี จนถึงวัยเป็นหนุ่มซึ่งจะหนีธรรมชาติไปไม่พ้น ฉะนั้น พ่อจึงถือโอกาสเตือนไว้เป็นการล่วงหน้าด้วยว่า การหาครองนั้นเป็นสิทธิ์ของลูกอย่างแท้จริง แต่การที่จะเลือกหมั้นเป็นคู่ครองนั้น ขอให้ลูกคิดให้ถี่ถ้วนทุกแง่มุม อย่าคิดถึงเพียงแต่อนาคตอันใกล้ จงคิดถึงในระยะยาวด้วย การแต่งงานกับหมั้นนั้นมีข้อที่น่าคิดอยู่หลายประการ อาทิเช่น ขนบธรรมเนียมประเพณี การกินการอยู่ ในขณะที่ลูกอยู่ในต่างประเทศ บัญชีหาเงินอาจจะไม่มี แต่เมื่อลูกพากันกลับมาอยู่เมืองไทยแล้ว บัญชีนี้จะกลายเป็นปัญหาใหญ่ต่อไปในครอบครัว เมื่อกลับมาอยู่เมืองไทยแล้วความเป็นอยู่ประจำวันก็ย่อมเป็นไทย ๆ การคบหาสมาคมกับเพื่อนฝูงก็ย่อมเป็นไทย ๆ กันเอง หมั้นสาวต่างประเทศนั้นมีความเคยชินต่อขนบธรรมเนียมประเพณีของเขามาตั้งแต่เด็ก ๆ แล้ว เมื่อมาประสบกับความเป็นอยู่อย่างไทย ๆ ในเมืองไทยเขาก็จะมีความรู้สึกอดอึดไม่สบายใจ อาจจะต้องฝืนใจปฏิบัติเพื่อให้เข้ากับสังคมเมืองไทยได้ ในระยะแรก ๆ ก็อาจจะทนไหว นาน ๆ ไปก็อาจจะอยู่ในสภาพการทนที่สุดแสนจะทนทานได้ จริงอยู่หมั้นบางคนโดยเฉพาะผู้หญิงเยอรมันอาจจะเป็นคนดี มีคุณสมบัติเพียบพร้อม เป็นแม่หย้าแม่เรือนที่ดี สามารถปรับปรุงตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ นานาได้เป็นอย่างดี เมื่อมาอยู่เมืองไทยก็อาจจะกลายเป็นคนไทยดี ๆ คนหนึ่งก็ได้ ฉะนั้นขอพ่อจึงไม่ได้ห้ามอย่างเด็ดขาดเสียทีเดียว เป็นแต่ตักเตือนสั่งเกตและแนะนำเตือนล่วงหน้าไว้เท่านั้น

มรดกจากพ่อ

ตอนที่พี่ชายข้าพเจ้าไปเรียนต่อที่ประเทศเยอรมันนั้น พี่รับราชการเป็นปลัดอำเภอ ปลัดขวา เป็นมือสองรองลงมาจากนายอำเภอเมืองพิจิตร พ่อไม่ใช่ปลัดอำเภอรัฐศาสตร์ เยี่ยงปลัดรุ่นใหม่มั้ย พี่โตเต้าขึ้นมาจากการเป็นเสมียนเงินเดือนสิบบาท แต่พี่ก็เป็น บุคคลที่มีความสามารถ มีชั้นเชิงในการปกครอง อันเกิดจากประสบการณ์จากการทำงาน จากชีวิตจริงที่ได้ผ่านมา พี่ถือหลักว่า การปกครองจะด้วยวิธีใดก็สุดแต่ ขอแต่ให้ ยังประโยชน์ ถูกหลักเกณฑ์ ยุติธรรม และเป็นที่พึงพอใจแก่ราษฎรในท้องที่ที่พี่ปกครองอยู่ ก็เป็นอันใช้ได้ ไม่เคยมีวิธีบบบังคับ ช่มชู้ หรือทำอะไรตามอำเภอใจ ตามอำนาจที่ตนมีอยู่

(๒๔)

กับราษฎรในปกครอง พอให้แต่ความเป็นกันเอง ความใกล้ชิด เอื้อเฟื้อ อุปถัมภ์เท่าที่ฐานะ
สิ่งแวดล้อมจะอำนวยให้ ประกอบกับพอเป็นลูกผู้ชายที่เรียกว่าใจนักเลง พอจึงเป็นทั้งทรวก
นับถือและยำเกรงแก่บุคคลทั่วไป แม้กระทั่งเหล่าร้ายผู้ชั่วร้ายทั้งหลาย เพราะพอมีชื่อเสียง
ในการปราบปรามจับกุมผู้ร้ายมาก พอไม่ได้ปราบผู้ร้ายด้วยอาวุธปืนหรือศาสตราภยันัน
แต่พอจับผู้ร้ายด้วยวาจา ศิลป ชนเชิง และความเป็นนักเลงของพ่อเอง ซึ่งก็เป็นผลดีอย่างยิ่ง
ทำให้พวกเหล่าร้ายที่อยากจะลองดีกลับใจยอมจำนน หวังพึ่งในความยุติธรรมอันถูกทำนอง
ครองธรรมต่อไป

ราชเจ้าจำได้อย่างแม่นยำก็คือ ราชเจ้าสอนซึ่งถูกกล่าวหาว่าฆ่าคนตาย
ผู้ตายเป็นคหบดีหมชอนคนหนึ่งของจังหวัดพิษณุ เป็นคดีทรวายแรง เป็นที่กล่าวขวัญกันมาก
ทั้งจังหวัดพิษณุเองและจังหวัดใกล้เคียง ทางกรมต้องส่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจากมณฑล
พิษณุโลก (ขณะนั้นจังหวัดพิษณุขึ้นอยู่ใต้มณฑลพิษณุโลก) มาช่วยสืบสวนคดีรายนี้ด้วย

พอเป็นผู้อาสาไปจับเจ้าสอนด้วยตนเอง และจะด้วยเหตุผลประการใดข้าพเจ้า
ไม่ทราบ แทนที่พอจะนำเจ้าสอนไปขังไว้ที่สถานีตำรวจ พอกลับนำเจ้าสอนมาขังไว้ที่ห้อง
ห้องหนึ่งในบ้านของพ่อเอง ทำความหวาดกลัวให้แก่แม่และพี่สาวทั้งสี่คน ตลอดจนญาติ
ที่อาศัยอยู่ในบ้านเป็นอย่างมาก เนื่องจากข้าพเจ้าเป็นลูกชายคนโตในขณะนั้น พ่อจึงมอบ
หน้าที่ให้เป็นผู้ส่งข่าวส่งนาให้เจ้าสอนเป็นประจำ จนข้าพเจ้าจำใบหน้าท่าทางของมันได้
ติดหูติดตามาจนเท่าทุกวันนี้

ข้าพเจ้าไม่เคยเห็นผู้รายคนใด ลำสัน บักบั้น เหมือนเจ้าสอน ผิวดำ หน้าตา
เหี้ยมเกรี้ยม แต่แววตาของมันไม่ได้เหมือนใบหน้าของมันเลย วันแรก ๆ ก็ดูตุนน่ากลัวอยู่
แต่พอต่อมาหลายวันเข้า ข้าพเจ้าพบแต่แววแห่งความสัจย์ซื่อ ปรานี และชอบออกขอบใจ
เมื่อนำอาหารไปให้

พอให้เจ้าสอนกิน อยู่หลับนอน อย่างเป็นอิสระในห้อง ของมันมิได้จำจอง แต่อย่างไร
ข้าพเจ้าได้ยินพ่อบอกมันว่า “สอน เองก็เป็นลูกผู้ชายคนหนึ่ง ถึงจะฆ่าเขาจริงหรือเปล่า
ข้าก็ไม่รู้ แต่เกิดมาเป็นลูกผู้ชายต้องมีสัจจะ จะชั่วชั่วสารเลวอย่างไร อย่างน้อยก็ต้องถือสัจจะ
ไว้สักอย่าง จึงจะสมกับเกิดมาเป็นคน เป็นลูกผู้ชาย ข้าก็ถือว่าข้าเป็นลูกผู้ชายใจนักเลงคนหนึ่ง

จึงกล้าเอาเองเข้ามาอยู่ที่บ้าน ไม่ได้ผู้คุมตัวจำจองแต่อย่างใด เพราะเชื่อในสัจจะและความเป็น
ลูกผู้ชายของเอง ถ้าเองฆ่าเขาจริง ข้าก็ต้องส่งเจ้าไปให้เขาลงโทษตามกฎหมายบ้านเมือง
แต่ถ้าเจ้าไม่ผิดจริง ไม่ได้ฆ่าเขาอย่างทีบอกกับข้า ข้าจะปล่อยเจ้ากลับบ้านกลับช่อง ในระหว่าง
นี้ข้าอยู่กับข้าช่วยระวัง ช่วยต่อชีวิตของเจ้าไว้ด้วย อย่าหนีออกไปจากบ้านนี้แล้วกัน”

เจ้าสอนได้ถูกควบคุมอยู่ภายใต้ชายคาเรือนของพ่อเป็นเวลาร่วมเดือน จึงได้ถูก
ปล่อยตัวไปในฐานะไร้เดียงสา เพราะจับผู้ร้ายตัวจริงได้ ข้าพเจ้าไม่เคยลืมเลยถึงวันที่เจ้าสอน
จะลาจากบ้านของเราไป ข้าพเจ้าเพิ่งเคยเห็นผู้ชายตัวโต รูปร่างลำต้นแข็งแรง หน้าตา
เหี้ยมเกรียม ร้องไห้อย่างเปิดเผยนั่นเอง เขาเอาชายผ้าขาวมาปูลงแทบเท้าพ่อ ก้มลงกราบ
แล้วพูดอย่างซัดถ้อยคำว่า “ผมเกิดมา เคยพบลูกผู้ชายมามากมายแล้ว แต่ไม่เคยพบ
ใครที่เป็นผู้ชายทั้งกายทั้งใจเหมือนคุณปลัด แต้นต่อไปผมขอยกชีวิตให้แก่ท่าน
มีอะไรขอให้ออก ผมยอมรับใช้อย่างถวายหัวทีเดียว”

สมัยก่อนนี้ ภูมิประเทศทรุกึ้นดาร เส้นทางคมนาคมมีน้อย มิได้มียานพาหนะ
สะดวกสบายเช่นปัจจุบัน การออกตรวจท้องที่อย่างดีที่สุดไปด้วยเกวียน ถ้าทางเกวียนเดิน
ไม่ได้ ก็ไปด้วยม้า หรือไม่กี่ต้องพึ่งพาทางสองข้างของเราเดินไปเอง

พ่อมีมาประจำอยู่อาศัยตัวหนึ่ง ชื่อไอเซียว พ่อทำคอกให้มันอยู่ข้าง ๆ บ้าน ไอเซียว
เป็นมาทมีรูปร่างงามมาก สีดำสนิท หน้าเล็กตราง คอบาง หางติดสูง สูงประมาณ
เมตรสามสิบเศษ เป็นพันธุ์มาไทยที่นับว่าค่อนข้างใหญ่ทีเดียว และก็เป็นหน้าตาของข้าพเจ้า
อีกเช่นกัน ที่ต้องคอยทอดข่าว หญ้า และน้ำให้มัน ยามว่างข้าพเจ้าชอบไปคลุกอยู่กับมัน
จนมันจำข้าพเจ้าได้เท่า ๆ กับจำพ่อได้ ถ้าข้าพเจ้าเดินผ่านคอกไปโดยไม่แวะไปหา มัน
จะร้องและตะกุยคอก บางทีข้าพเจ้าก็ขึ้นไปขึ้นหลังมันเล่น มันก็ยินยอมแต่โดยดี ถ้า
ผิดจากพ่อและข้าพเจ้าแล้ว ไอเซียวไม่ยอมให้ใครขึ้นหลังมันได้เลย ความผูกพันระหว่าง
ข้าพเจ้ากับไอเซียวตั้งแต่เมื่อสมัยยังเด็ก ๆ นี้เอง ทำให้ข้าพเจ้ามีนิสัยรักมาตังแต่นั้นมา และ
ก็เมื่อจบจากโรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า ฯ ยังได้เป็นนายทหารม้าสมัครใจอีกด้วย

การแบ่งส่วนราชการ ไม่ว่าพลเรือน ทหาร หรือหน่วยงานอื่นใด การลดหลั่นกัน
ลงไปตามตำแหน่ง หน้าที่ และความรับผิดชอบ ย่อมเป็นเครื่องช่วยลดหย่อนภาระในการ

(๒๖)

ทำงานลงได้บ้างตามสมควร แต่จะช่วยลดได้มากนักน้อยเพียงใดนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับภาระใจได้ตรวจตรา สอดส่อง การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อย่างเข้มแข็ง

พ่อได้อาศัยโอเชียวนี่เอง เป็นพาหนะไปตรวจท้องที่ พ่อออกตรวจท้องที่บ่อย ๆ บางครั้งก็ไปคนเดียว แล้วไปสมทบกับกำนันผู้ใหญ่บ้านต่างตำบล บางครั้งก็ไปกับเจ้าหน้าที่ในอำเภอ พ่อถือว่าการออกตรวจท้องที่ การเยี่ยมเยียนราษฎร เป็นหัวใจของการปกครอง เป็นหนทางที่จะทำให้เขาถึงราษฎรในท้องที่ตนรับผิดชอบอยู่ ได้ทราบทุกข์ สุข ทราบข้อเท็จจริง เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไข ปรับปรุง เพื่อให้เขาเหล่านั้นได้อยู่ดีกินดี ปราศจากโจรผู้ร้ายมาเบียดเบียน

ในตอนเย็นยามว่างงานที่บ้านพ่อมักมีการดื่มร่วมวงสังสรรค์กับบรรดาเพื่อนร่วมงานอยู่เสมอ บางครั้งก็ตั้งวงที่บ้าน บางทีก็ลงมาที่สนามหญ้าหน้าบ้าน ขาประจำของพ่อที่ข้าพเจ้าจำได้มี ขุนประจักษ์เบญจกิจ ซึ่งเป็นที่ดินจังหวัด, ร.ต.อ. สารตราผู้บังคับกองตำรวจ, คุณหมื่น จันทระฉายะ ทนายความ, คุณเทม ๆ ปลัดซ้าย เพื่อนร่วมงานพ่อ และคนอื่น ๆ อีก ซึ่งข้าพเจ้าจำไม่ได้ ข้าพเจ้าเองมีหน้าที่เป็นบริกรคอยลำเลียงเหล้ายา และยกกับแกล้มของกินที่แม่และพี่ ๆ เป็นผู้ทำออกมาเลี้ยงแขกของพ่อ ดั่งไหนหมดไป พร่องไป ก็เอามาเติมให้ครบครันอยู่เสมอ

ตามปกตินี้ พ่อเป็นคนพูดน้อย แต่ยามดื่มสุรา พ่อเป็นคนคุยสนุก พ่อดื่มและดื่มทน ส่วนข้าพเจ้าจวนเจียนอยู่ใกล้พ่อ เพื่อบู๊ตพ่อและสหายของพ่อ และเพื่อสลับรับฟังเรื่องราวต่าง ๆ ที่ท่านเหล่านั้นนำมาบอกเล่าและถกเถียงกันในวงสุราด้วยความสมัครใจของข้าพเจ้าเอง จนมันเป็นความเคยชินอย่างหนึ่งของข้าพเจ้า ที่ว่าวันไหนพ่อไม่ว่างไม่ได้ตงวงเสวนากัน ข้าพเจ้าจะรู้สึกบ้านช่องมันเงียบไป มันเหงาอย่างไรบอกไม่ถูก แต่ข้าพเจ้าก็ไม่สละจะต้องทนเหงาบ่อยนัก นอกจากเวลาที่พ่อออกตรวจท้องที่ นอกนั้นบ้านพ่อไม่ค่อยขาดเสียง พูดคุย ถกเถียง เฮฮา จากกลุ่มคนสองสามคนเป็นอย่างน้อย

ชีวิตของข้าพเจ้าจวนเจียนอยู่กับพ่ออย่างนี้ เพราะเป็นลูกชายคนโตคนเดียวในขณะนั้น ข้าพเจ้าใกล้ชิดกับพ่อทั้งทางเกี่ยวกับหน้าที่การงาน และการเสวนาในยามว่างในวงเหล้า จึงเรียกได้ว่าข้าพเจ้ามีอุปนิสัยเป็นนกคัม ชดเชยกับการดื่มสับเนื่องมาจากพ่อ จะเรียกว่า

เป็นนักดื่มโดยสายเลือดกว่าได้ ที่แน่แท้ก็คือ ข้าพเจ้าได้รับมรดกในการดื่มๆ ดื่มจนมาจากพ่อจนเป็นท้าวปากกันโดยทั่วไปในบรรดามิตรสหายชาวเกลอของข้าพเจ้า

พ่อเป็นนักดื่ม เพราะพ่อใช้คุณของการดื่มให้เป็นประโยชน์ เป็นสื่อสัมพันธ์กับชนแทบทุกคน พ่อทำงานต้องมึนเมาอยู่เบื่องบน มีลูกน้องในตำแหน่งที่ถัดไป มีเพื่อนร่วมงานในระดับข้างเคียง และมีราษฎรในท้องที่อยู่โดยรอบตัว จึงจำเป็นต้องมีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกันอยู่ตลอดเวลา ทุกเช้า สาย บ่าย เย็น อันความสัมพันธ์ของมนุษย์เรานั้น ไม่ใช่เส้นตรงเส้นโค้ง และเส้นขนาน แต่มันเป็นเกลียวสัมพันธ์ดุจเฟืองจักรของนาฬิกา ซึ่งต้องหมุนเวียนต่อเนื่องตามวงรอบใหญ่ย่อยของมัน เป็นผลให้เข็มนาฬิกาเดินไปอย่างเที่ยงตรง ซึ่งจะเป็นทางให้เกิดพลังแก่การร่วมมือร่วมใจกันอย่างดียิ่ง

การร่วมมือร่วมใจนั้น นับว่าเป็นหลักสำคัญในการปฏิบัติงานสำหรับบ้านเมืองที่กำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนาการ เป็นพลังสำคัญที่จะทำให้งานสำเร็จไปสู่เป้าหมายอันเดียวกัน ตรงกับหลักธรรมของพระพุทธเจ้าว่า สามัคคีธรรม เทียบกับคำฝรั่งได้ว่า SPLENDID TEAM - WORK

การร่วมมือร่วมใจนี้ ยังขยายความต่อไปได้อีกคือ การร่วมมือและประสานงานของแต่ละฝ่าย แต่ละบุคคลในหน่วยงานนั้นๆ การแบ่งงานของแต่ละฝ่ายจำเป็นต้องจัดระเบียบงาน และทำไปตามหน้าที่ ไม่ก้าวถ่างกัน ไม่ใช่คิดว่าคิดจะทำอย่างไรก็ทำตามชอบใจจนกลายเป็นแย่งผู้อื่นไปทำ ไม่รู้ว่าอะไรเป็นงานเล็ก ที่ควรจรรवरัดให้เสร็จไปโดยเร็ว อะไรเป็นงานใหญ่ที่จะต้องพิจารณาศึกษาให้รอบคอบ ในที่สุดงานเลยยุ่งเหยิง หาระเบียบไม่ได้ การทำงานเล็กให้เป็นงานใหญ่ หรือตรงข้าม เห็นงานใหญ่เป็นงานเล็ก ย่อมทำให้งานที่ยังอยู่แล้ว กลับยุ่งยิ่งขึ้น ผลที่ได้รับคือเหนื่อยเปล่า งานไม่เดิน อีกประการหนึ่งต้องไม่ลืมว่า งานที่ทำเป็นงานส่วนรวม ไม่ใช่เป็นงานของคนหนึ่งคนใด แผนกหนึ่งแผนกใด หรือหน่วยหนึ่งหน่วยใดโดยเฉพาะ ฉะนั้นจึงไม่ใช่งานชนิดที่จะต้องแก่งแย่งแข่งกัน

ชีวิตมนุษย์คือความเปลี่ยนแปลง ไม่มีอะไรแน่นอน พ่อได้รับคำสั่งย้ายจากอำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร ไปดำรงตำแหน่งเดิมที่อำเภอป่าหมาก จังหวัดพิษณุโลก ข้าพเจ้าทำความโหม่นสมาสู่พ่ออย่างยิ่ง เพราะพ่อจะต้องจากพรรคพวกที่พ่อรัก จากเพื่อนสนิท

(๒๘)

จากห้องถนอมที่พออยู่ปกครองมานานที่สุด และทราวยอย่างที่สุดก็คือลูกของพ่อกำลังเรียนหนังสืออยู่ที่จังหวัดหลายคน น้องชายของข้าพเจ้ายังเล็ก ๆ อีกหนึ่งคน ทางไปอำเภอป่าหมาก สมัยนั้นทรกัณดารเป็นอย่างยิ่ง พ่อตัดสินใจอยู่เงียบ ๆ คนเดียวเป็นเวลานาน ที่สุดตกลงใจออกจากงานแน่ แล้วพ่อขึ้นไปจังหวัดพิษณุโลก

พ่อไปรับหน้าที่อำเภอป่าหมาก (อำเภอวังทองปัจจุบัน) และยื่นใบลาออกในขณะเดียวกัน พวกเรา มีแม่ พี่สาวสี่คน กับข้าพเจ้า และน้องชายที่เกิดใหม่อีก ๑ คน จัดการขนย้ายของพ่ออยู่ ย้ายถิ่นฐานมาอยู่อำเภอบางมูลนาค เพราะแม่พี่สาวอยู่ที่นี่ และได้ปลูกบ้านเล็ก ๆ ไว้หนึ่งหลัง รวากับแม่เฒ่าเร่ร่อนตลอดเวลา สักวันหนึ่งจะต้องมาลงเอยแบบนั้น ชีวิตรับราชการของพ่อจะต้องเป็นอย่างนั้น

พ่อยื่นใบลาออก แล้วก็เดินทางตามมาอยู่ที่บ้านมูลนาคกับพวกเรา แม่มีนาอยู่ร้อยละ ไร่เศษ พ่อเริ่มเปลี่ยนอาชีพจากราชการมาเป็นชาวนา พ่อเป็นหัวหน้าควบคุมลูกจ้างสิบกว่าคน ลงมือทำนาด้วยตนเอง พ่อทำอย่างไม่รู้จักเหน็ดเหนื่อย ทำอยู่ประมาณสามปี พ่อรู้สึกว่าผลที่ได้รับไม่สมกับแรงงานที่ทุ่มเทลงไป เพราะการทำนาในสมัยนั้นต้องขึ้นอยู่กับน้ำ ขึ้นอยู่กับนาทไหนดน้ำ ตลอดจนถึงฟ้าที่ควรตกต้องตามฤดูกาล

ปีไหนน้ำมากเกินไป ก็ท่วมต้นข้าวตายหมด ปีไหนน้ำน้อย นาแล้ง ต้นข้าวก็แห้งตาย นาน ๆ มีสักทีที่ฝนฟ้าช่วย น้ำก็มากแต่พอดี จึงจะได้ข้าวเต็มเม็ดเต็มหน่วย ประกอบกับภาวะข้าวในยุคนั้นราคาตกมาก พ่อจึงตกลงใจออกทำหว่าย แบ่งนาที่มีอยู่ให้เขาเช่าทำบ้าง ที่เหลือก็ให้ลูกจ้างทำกันเองต่อไป

การทำหว่ายเป็นอาชีพที่แปลก บางท่านอาจไม่เคยได้ยิน จึงขออธิบายไว้โดยสังเขปคือ เมื่อตัดหว่ายได้มาแล้ว ก็คัดเอาที่ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ ๒-๓ ซม. ตัดให้ยาว ๔-๕ เมตร บิดให้เข้าในเส้นหว่ายออกข้างตามสมควร แล้วเอามาทาบเป็นเกลียวยาวประมาณสองเศษ แล้วตากให้แห้ง ประโยชน์ของมันก็คือใช้สำหรับมัดต้นรวงของพวกทำป่าไม้ ในการล่องลงมาตามลำน้ำจากทางเหนือมาสู่กรุงเทพฯ ด้วยเหตุที่ธรรมชาติของหว่ายเมื่อถูกน้ำแล้วยิ่งเหนียวและแน่น พวกค้าขู่งจึงนิยมใช้หว่ายสำหรับมัดขูดติดกันเป็นแพล่องมาตลาดการค้าที่กรุงเทพฯ กันมาก

พ่อเข้าป่าทำหาวยท่งพญาเย็น จังหวัดเพชรบูรณ์ ต่อแดนหล่มสัก ดง-สาม
เดือนพอจึงจะกลับมาบ้านสักครั้งหนึ่ง บางครั้งพ่อกลับมาบ้านด้วยสุขภาพที่สมบูรณ์ แต่บาง
ครั้งพ่อกลับมาพร้อมกับไข้ป่าที่เล่นงานพ่อเสียจนแทบจะเอาชีวิตไม่รอด ไข้ป่าจากดงดิบ
ดงพญาเย็น ใคร ๆ ก็ยอมรับรู้ฤทธิ์เดชของมันดีทั้งนั้น

ข้าพเจ้าสงสัยสารพ่อจับใจ พ่อทำงานอาบเหงื่อต่างน้าอย่างไม่รู้จักเหน็ดเหนื่อย ทำงาน
เพื่อลูก เพื่อครอบครัวอย่างแท้จริง พ่อต้องเหนื่อยกับงาน เหนื่อยกับการปกครองลูกจ้าง
ร่วมร้อย ซึ่งมีทั้งคนจากภาคอีสาน และคนในท้องถิ่นที่พ่อจ้างเอาไว้ ร้อยคนก็ร้อยนิสัย
ร้อยความคิด ร้อยสมอง แตกต่างกันนานา แต่พ่อก็ปกครองได้อย่างปกติสุข ทุกคนได้รับ
ยุติธรรม ได้รับค่าจ้างที่คุ้มกับแรงงานที่ให้แก่เรา ได้มีกินมีอยู่ ยามเจ็บไข้แม่ก็ช่วยจัดการ
เยียวยาให้เท่าที่จะทำได้ ทุกคนทั้งรักและเกรงกลัวพ่อ พ่อใจกว้าง ใจนักเลงและจริงจัง
ข้อสำคัญคือพ่อให้ความเห็นอกเห็นใจ เพราะเป็นเรื่องของคนที่อยู่ด้วยกัน ใกล้ชิดกัน ทำงาน
เกี่ยวข้องกัน จำต้องช่วยเหลือซึ่งกันและกัน อย่างที่เรียกว่า ถ้อยทีถ้อยอาศัยกัน ตรงกับ
ของฝรั่งที่ว่า Giving and Receiving พ่อบอกว่าอยากให้เขารักเรา เราต้องรักเขา
อย่าทำตัวเป็นคนคับแคบ แม้จะให้อะไรเขาไม่ได้ก็ให้น้ำใจไม่ตรีกับเขา ให้ความเห็นใจเขา
เพื่อจะได้รับความเห็นใจตอบแทนจากเขาในภายหลัง เหมือนกับคติธรรมที่ว่า ผู้ให้ยอม
ผูกไม่ตรึงใจไว้ได้

ขณะนั้นข้าพเจ้าย้ายจากโรงเรียนประจำจังหวัดพิจิตรพิทยาคม มาอยู่โรงเรียนประจำ
อำเภอบางมูลนาค ภูมิวิทยาคม โดยลดฐานะจากโรงเรียนประจำจังหวัด มาเป็นโรงเรียน
ประจำอำเภอตามพ่อ เวลานั้นข้าพเจ้าอายุสิบขวบ เรียนชั้นมัธยมปีที่ ๑ (ปัจจุบันนี้เรียกว่า
ป. ๕) ครูประจำชั้นของข้าพเจ้าชื่อ คุณครูบุญธรรม คงสวัสดิ์ ตอนนั้นทางโรงเรียน
เปิดรับสมัครลูกเสือสำรองกัน เพื่อนร่วมชั้นและรุ่นพี่ ๆ สมัครกันมาก ข้าพเจ้าตัวเล็กที่สุด
ในชั้น แต่ก็อยากเป็นกับเขาบ้าง ใจหนึ่งก็มั่นใจว่าพ่อจะยอมให้เป็นหรือไม่ เพราะถ้า
พ่อไม่เห็นด้วย ไม่เข้าใจในคุณค่าของการเป็นลูกเสือ บอกไม่คำเดียว ข้าพเจ้าหรือจะคิด
ไปสมัครได้ พ่อเป็นสิ่งที่ศักดิ์สิทธิ์ที่เคารพอย่างยิ่งของพวกเราทุกคน ถึงอย่างไรพ่อก็ยังเป็น

นักปกครองที่เฉียบขาด ไม่เคยมีข้อแม้ใด ๆ ในคำสั่งของพ่อ ยิ่งสำหรับข้าพเจ้าซึ่งเป็นลูกผู้ชาย พ่อยิ่งเข้มงวดในการเล่าเรียนมาก พ่อภูมิใจในตัวพี่ชายใหญ่ที่ได้ไปเรียนต่อในเยอรมัน ทั้ง ๆ ที่พ่อเป็นเพียงปลัดอำเภอ เป็นเพียงชาวนา เป็นเพียงคนค้าหว่านทั้งอำเภอบางมุลนาศ ต่อให้ทั้งจังหวัดพิศตรด้วย มีลูกชายใครบ้างที่ทำได้อย่างลูกพ่อ

แล้วก็เมื่อข้าพเจ้าเกิดอยากโกเป็นลูกเสือกับเขาม่าง พ่อจะเห็นด้วยหรือเปล่าหนอ พ่อคงไม่คิดว่าข้าพเจ้าอยากแต่งตัวโก้ ๆ ตามเพื่อน ๆ เขาเท่านั้น พ่อคงจะเห็นประโยชน์ของการเป็นลูกเสือบ้าง ว่ามันทำให้ความเป็นลูกผู้ชายสมบูรณ์ขึ้นอย่างไร

เมื่อพ่อกลับจากป่าเทยวนัน ข้าพเจ้าก็กลืนใจเข้าไปบอกพ่อ ขออนุญาตเป็นลูกเสือสำรอง ข้าพเจ้าแทบไม่เชื่อหู เมื่อได้ยินพ่อบอกอนุญาตทันที ยิ่งแถมจัดการพาไปซื้อหาเครื่องแต่งตัวให้จนครบชุด ข้าพเจ้ารู้สึกโอ้อาพิลึกเมื่อพ่อให้ลองแต่งให้ดู ข้าพเจ้ายังจำได้ถึงกางเกงขาสั้นสีดำ เสื้อผ้านาตาล ผ่าพนักคอ พันทวมวก ดอกจันทน์สีม่วง (เพราะอำเภอบางมุลนาศขึ้นอยู่กับพิศตร ซึ่งมีสีม่วงเป็นสีประจำจังหวัด) พ่อนั่งมองดูข้าพเจ้าด้วยสายตาที่เมื่อก่อนนั้นข้าพเจ้ายังไม่เข้าใจ แปลความหมายไม่ออก แต่เมื่อข้าพเจ้าโตขึ้น นักชนมาถึงเรื่องราวตอนนั้นที่ข้าพเจ้าก็ค้นคืนใจอย่างเหลือแสน ข้าพเจ้าบอกแล้วว่าพ่อไม่ใช่คนช่างพูด ไม่พูดมากแต่สายตาของพ่อบอกความรักและความภูมิใจในตัวข้าพเจ้าอย่างโจ่งแจ้ง ตอนนั้นข้าพเจ้าไม่เข้าใจอะไรเลย มัวแต่ดีใจ เหือ เพราะแม่และพี่ ๆ พากันมารุมล้อมดินนิ่มโน่นกันอยู่ กางเกงขาสั้น แต่ยาวลงมามีดเข้าพอดี เพราะข้าพเจ้าตัวเล็ก เสื้อก็หลวม แต่เมื่อเอากางเกงทับ คาคัดเข็มขัดเส้นใหญ่เข้า ข้าพเจ้าก็รู้สึกงอว่าตัวเองนี้ไม่ใช่ย่อยทีเดียวแหละ

พ่อร้องสั่งให้คนงานทำไม้พลองให้ข้าพเจ้าหนึ่งอัน เพราะตัวข้าพเจ้าเล็ก พลองของข้าพเจ้าจึงสั้นกว่าของคนอื่น ที่ปลายพลองข้างหนึ่งเจาะรูมีเชือกร้อยยาวประมาณคืบเศษ ๆ มีไว้สำหรับเวลารวมฮาวู หรือรวมพลองนั่นเอง

พ่อจัดทำทุกอย่างให้ข้าพเจ้าเสร็จแล้ว พ่อก็กลับเขาม่าง ข้าพเจ้าก็ได้คิดถึงท่านทุกครั้งทีเห็นเครื่องแบบลูกเสือ คิดตามประสาเด็ก ๆ ว่า ทำไมหนอพ่อเราจึงเข้าใจในความสำคัญของการเป็นลูกเสือ เวลาครูอ่านประกาศชักชวนบอกว่าดีอย่างนั้น ดีอย่างนั้น มีประโยชน์

อะไรอย่างไร พ่อก็ไม่ได้ฟังสักหน่อย พ่ออยู่ถึงในป่า ทำไมพ่อจึงเข้าใจ ยอมให้เป็นทันทีที่ข้าพเจ้าขออนุญาต แม่เสียอีกยังคัดค้านว่าตัวยังเล็กจะไปหัดทวารอะไรกับเขาไหว เขาไว้ให้โตกว่านี้เสียก่อนค่อยเป็น พ่อยังบอกแม่ว่าให้เป็นเถอะ ตัวเล็กตัวใหญ่ไม่สำคัญ มันเป็นลูกผู้ชาย ใจมันต้องแกร่งกว่าตัว

วันหนึ่ง ลูกเสือที่โรงเรียนทั้งหมดได้เดินทางไปแรมคืนที่ตำบลวังกว้าง ซึ่งอยู่ห่างจากอำเภอบางมูลนาคไปทางใต้ประมาณ ๓๐ กิโลเมตร คณะลูกเสือออกเดินทางกันแต่เช้ามืด ข้าพเจ้าก็ไปกับเขาด้วย ยิ่งเดิน ๆ ไป ข้าพเจ้าก็ยิ่งห้อยท้ายเข้าทุกที ทั้งไม่พลงทั้งเครื่องหลัง ตูมหนักไปหมดลากขาแทบไม่ออก นึกแต่คำของพ่อว่า “ตัวเล็กหรือใหญ่ไม่สำคัญ เกิดมาเป็นลูกผู้ชายต้องอดทน ใจต้องแกร่ง ต้องเหนียวแน่นให้เหมือนทวยหาญ ใครทำอะไรได้ เราก็คงทำได้” แล้วข้าพเจ้าก็กัดฟันทน เดินต่อไป หิวก็หิว ร้อนก็ร้อน ข้าพเจ้าเป็นลูกเสือที่ตัวเล็กที่สุดในโรงเรียน และเป็นครั้งแรกในชีวิตที่ต้องเดินทางไกลอย่างนี้ เมื่อคณะลูกเสือทั้งหลายถึงที่พักแรม คือโรงเรียนประชาบาลตำบลวังกว้างซึ่งตัวโรงเรียนก็อยู่กลางวัดนั่นเอง และพวกเขาก็ต้องแรมคืนกันที่ศาลาวัดนั้น ข้าพเจ้ายังไม่ถึง

เมื่อคณะลูกเสือไปถึง โรงเรียนยังไม่เลิก ทางเจ้าของสถานที่ได้จัดที่รับรองไว้สำหรับของศาลา เมื่อทุกคนขึ้นไปพักผ่อนกันแล้ว ครุมองไม่เห็นข้าพเจ้า จึงให้ลูกเสือรุ่นพี่คนหนึ่งขึ้นไปตามรับตัวข้าพเจ้ามา

ข้าพเจ้ามาถึงศาลาโรงเรียนเป็นคนสุดท้ายกับลูกเสือพลเสียง และจะต้องเดินผ่านห้องเรียนซึ่งนักเรียนยังอยู่เต็มห้อง ไปยังคณะลูกเสือโรงเรียนของข้าพเจ้าที่นั่นพักกันอยู่ เมื่อจะผ่านห้องเรียนไปนั้น ลูกเสือพลเสียงได้ถอดหมวกออกแล้วจึงเดินผ่านไป ข้าพเจ้าเห็นเขาถอดหมวกก็ถอดบ้าง เสียงฮาดังดังในห้องเรียน พวกลูกเสือคณะเราก็อพยยหายกันไปด้วย เพราะพอข้าพเจ้าถอดหมวกออก พวกนั้นก็แลเห็นหัวของลูกเสือดำรงตัวเล็ก โทนไว้อย่างเกลี้ยงเกลา มีหางเปียห้อยอยู่ข้างหลัง สายตาทุกคู่จับอยู่ที่ข้าพเจ้า ข้าพเจ้าอายจนหน้ามันรีบเดินก้มหน้างุด ๆ ตามพี่เสือเขาไป ตั้งแต่นั้นมา ใคร ๆ ก็เลยพากันล้อและเรียกข้าพเจ้าว่า “เสือเปีย”

(๓๒)

ชีวิตคนเราเป็นของประหลาด หากความแน่นอนอะไรไม่ได้ มันวุ่นเวียน
เปลี่ยนแปลงอยู่แทบตลอดเวลา ทุกสิ่งทุกอย่างคล้ายกับต้องอยู่ใต้อำนาจของโชคชะตา
สุดแต่จังหวะของมันจะหมุนเวียนไปในทางใด ที่รู้แต่แน่นอนก็คือ ทุกอย่างเป็นอนิจจัง
ไม่มีอะไรคงที่แน่นอน วันนั้นเป็นเศรษฐี มีความสุข แต่พรุ่งนี้อาจกลายเป็นกระยาจกไป
โดยไม่รู้ตัว คนที่เคยยากจนแล้วกลับมาร่ำรวยเป็นเศรษฐีก็มีถมไป

ชีวิตของพ่อก็เช่นเดียวกัน จากการเป็นข้าราชการ เป็นปลัดอำเภอ แล้วก็ลาออกมา
เป็นชาวนา ชาวป่า เพราะสถานการณ์ทางครอบครัวบังคับให้เป็นไปอย่างนั้น แล้วก็กลับ
มาเป็นข้าราชการอีกในที่สุด คือภายหลังจากการเปลี่ยนแปลงการปกครองแล้ว ได้มีการจัด
ระเบียบการปกครองท้องถิ่นใหม่ งานส่วนเทศบาลก็เกิดขึ้นในปี พ.ศ. ๒๔๗๖

อำเภอบางมูลนาค นับเป็นอำเภอชนเอกอำเภอหนึ่ง มีราษฎรในเขตเทศบาลมาก
กว่าหมื่นคน และราษฎรอยู่กันหนาแน่นเกินกว่าสามพันคนต่อหนึ่งตารางกิโลเมตร ซึ่งมี
รายได้พอแก่การที่จะปฏิบัติหน้าที่อันต้องกระทำตามกฎหมาย ด้วยเหตุฉะนั้น เขตชุมชนของ
อำเภอบางมูลนาค จึงได้ถูกยกฐานะขึ้นเป็นเทศบาลเมืองบางมูลนาค

ครั้งแรกที่เทศบาลเมืองบางมูลนาคขึ้นมา ยังไม่มีการเลือกตั้งนายกโดยราษฎร
หากแต่เจ้าเมืองพิจิตร โดยการรับมอบอำนาจจากรัฐมนตรีมหาดไทย เป็นผู้เลือกตั้งตนเอง
ตามความเห็นที่เหมาะสม นายกเทศมนตรีคนแรกของเทศบาลเมืองบางมูลนาคคือ
หลวงพิจิตรานุปถัมภก ซึ่งเป็นญาติสนิทกับแม่ของข้าพเจ้า มีศักดิ์เป็นคุณตาของข้าพเจ้า
นอกจากจะเป็นญาติสนิทแล้ว พ่อยังเคยรับราชการเป็นผู้ได้บังคับบัญชาของท่าน สมัยท่าน
เป็นนายอำเภอบางคลาน ด้วยเหตุนี้ พ่อจึงได้รบเลือกให้เป็นเทศมนตรีของเทศบาลเมือง
บางมูลนาค จึงนับได้ว่าคุณตาเป็นผู้เปลี่ยนวิถีทางเดินชีวิตของพ่อโดยแท้

ตลอดเวลาที่พ่อเป็นเทศมนตรี เกือบจะพูดได้เลยว่าพ่อทำงานคนเดียวจริง ๆ เพราะ
คุณตามีอายุมากแล้ว ประกอบกับเคยเชื่องมือของพ่อมาแต่ดั้งเดิม ท่านจึงปล่อยให้พ่อแสดง
ความสามารถอย่างเต็มที่

การทำงานในหน้าที่เทศมนตรีของพ่อ พ่อคงใช้ประสบการณ์จากการทำงานด้านปกครองในสายของมหาตมาไทยเกือบ ๓๐ ปี เป็นบันทัดฐาน พ่อใช้การปกครองแบบพระคุณปนพระเดช พ่อยึดหลักความเห็นอกเห็นใจ (SYMPATHY) ให้หลักความร่วมมือร่วมใจ มีสัจจะและความสัตย์ซื่อเป็นที่ตั้ง ไม่เห็นแก่ผู้มีสินจ้าง พ่อไม่เคยยุ่งเกี่ยวกับเงินของหลวง เลยแม้แต่สตางค์แดงเดียว

เมื่อหมดสมัยแรก ต่อไปก็เป็นการเลือกตั้งสมาชิกสภาแบบเลือกผู้แทนราษฎร คือให้เสียงเลือกตั้งจากราษฎรในท้องถิ่นนั้นๆ พ่อได้รับเลือกเป็นนายกเทศมนตรี และเมื่อหมดสมัย มีการเลือกตั้งอีกพ่อก็ได้เป็นอีก เป็นแล้วเป็นเล่าหลายต่อหลายสมัยติดต่อกัน จนใครๆ ตั้งฉายาว่า “นายก (เทศบาล) ตลอดกาล”

เหตุการณ์นี้ให้ทุนเวียนผ่านไปตามระยะเวลาของมัน ข้าพเจ้านั่งชายฝั่งอีกหนึ่งคนรวมเป็นสองคน ทุกคนเข้าโรงเรียนตามกำหนดเป็นลำดับและเมื่อโตพอจะคุ้มครองตัวเองได้ ก็ถูกส่งมาเล่าเรียนต่อที่กรุงเทพฯ โดยแม่มาหาเช่าบ้านไว้หนึ่งหลัง ให้พี่สาวคนโตมาเป็นแม่บ้านปกครองดูแลน้องชายทั้งสามคน

พ่อเป็นผู้มองเห็นการณ์ไกล ยามพ่อยากจนพ่อต้องตัดใจให้ลูกผู้หญิงเล่าเรียน แต่พอควรแล้วออกมาช่วยงาน ช่วยแรงแม่ทางบ้าน พวกพี่สาวข้าพเจ้าทุกคนมีฝีมือในการทำอาหารเป็นเยี่ยม ทุกคนเป็นแม่บ้านแม่เรือนที่ดี เพราะได้รับการฝึกฝนอบรมจากแม่โดยใกล้ชิด แต่สำหรับลูกผู้ชายพ่อส่งเสียให้เรียนอย่างเต็มที่ จะยากจนอย่างไรพ่อแม่และพี่ๆ ทุกคนก็ช่วยกันเป็นกำลังส่งเสียของชาย จนทุกคนเรียนสำเร็จได้ผลอย่างน่าชื่นใจ พวกพี่สาวข้าพเจ้าเคยพูดอย่างน้อยใจเสมอว่า พ่อแม่รักแต่ลูกผู้ชาย ไม่รักลูกผู้หญิง ลูกผู้หญิงได้เรียนน้อย เหนื่อยมาก แต่ลูกผู้ชายพ่อขอให้ตั้งหน้าเล่าเรียนเพียงอย่างเดียว มีปัญญาเรียนได้สูงเท่าไรก็เรียนไป พ่อหาทางส่งเสียเจ้าฉันได้

ชีวิตในบั้นปลายของพ่อมีแต่ความสงบสุข ลูกชายทุกคนทำราชการเป็นหลักฐาน มีความก้าวหน้าสูงพอที่จะทำความปลาบปลื้มใจมาสู่พ่อ ทุกคนอ่อนน้อมซื่อร้องไห้พ่อยุติการทำงานทั้งปวงเสียที รับพ่อมาปลูกบ้านให้อยู่ที่กรุงเทพฯ ให้พ่อพักผ่อนจากความตรากตรำ

(๓๔)

เหน็ดเหนื่อยเพื่อยุติ เพื่อครอบครัว มาตลอดเวลา ๒๐ กว่าปี ตั้งชาวพุทธไตรมาสเพราะ
ต้องต่อสู้ ตื่นรบกวนกับการทำมาหากิน และการส่งเสียให้ลูกชายได้เล่าเรียน ในโรงเรียนที่ดี
พอยอมสละหยาดเหงื่อทุกหยด เงินทุกบาททุกสตางค์ เพื่อยุติ และถึงในปลายชีวิตของพ่อ
พ่อก็ได้พบกับความปลาบปลื้มใจสมประสงค์แล้ว ผู้หญิงทุกคนได้มีครอบครัวเป็นหลักฐาน
มีอาชีพพึ่งตัวเองได้ไปจนตลอดชีวิต พี่ชายคนโตปัจจุบันดำรงตำแหน่งอธิบดี, น้องชาย
คนรองเป็นนายช่างจากจุฬา, น้องชายคนสุดท้องเป็นป่าไม้จากเกษตรศาสตร์ ส่วนตัวข้าพเจ้า
เองก็เป็นนายทหารธรรมดาคนหนึ่งในกองทัพบก

คนเราส่วนมากมักจะพูดอย่างนัยใจว่า พ่อแม่ บรรพบุรุษ ไม่ได้สร้างมรดกอะไร
ไว้เหมือนอย่างคนอื่นบ้างเลย ทำให้ต้องตั้งตัวด้วยลำแข้งของตัวเอง จึงต้องพบความลำบาก
เหนื่อยยาก

ข้าพเจ้าคิดว่าการที่พูดอย่างนั้น ออกจะไม่ถูกต้องเสียทีเดียว สมบัติต่างๆ เช่นที่ดิน
แกว่หวอน เงินทอง ย่อมวิบัติไปจากเราได้ ไม่มีอะไรจริงยั่งยืน แต่ร่างกายของเราชีวิต
จิตใจ สติปัญญา เป็นของติดตัว เป็นสมบัติที่ล้ำค่าของเราที่พ่อแม่ได้ให้ไว้ เป็นมรดก
ติดตัวไปจนตาย ไม่มีวันวิบัติไปจากเราเหมือนกับมรดกอื่น ๆ

พ่อได้มอบมรดกอันล้ำค่าให้แก่ข้าพเจ้า โดยทางตรง ได้แก่ร่างกาย ชีวิตจิตใจ
และสติปัญญา โดยทางอ้อม พ่อได้สอนให้ข้าพเจ้ารู้จักความอดทน เห็นอกเห็นใจ มีน้ำใจ
ต่อคนอื่น ใฝ่ใจเห็นขวานแน่นเหมือนเส้นหวาย สอนให้รู้จักค่าของความเป็นลูกผู้ชายด้วยการ
ให้เป็นลูกเสือตั้งแต่วัยเยาว์ ใฝ่ใจความสัตย์ซื่อ ถอดสัจจะ ให้รู้จักคำว่านักเลงที่ไม่ใช่
หมายความว่านักเลงหัวไม้ ให้รู้จักการดื่มขิงเรียนรู้อยู่ด้วยตาของตนเอง

พ่อจากไป แต่ท่านได้มอบมรดกอันล้ำค่าให้แก่ ลูกยิ่งเสียดายทรัพย์สิน
ทั้งหลาย ลูกขอตั้งจิตอธิษฐาน อานุภาพกรรมความดีใดๆ ที่พ่อได้ประกอบไว้
จงเป็นผลสนองให้วิญญาณของพ่อไปสู่สุคติในสัมปรายภพด้วยเทอญ.

พันเอก สนิธ สังขจันทร์



ไม้ประดับ

จำปา (*Aromadendron spongocarpum*) ไม้สกุลเดียวกับที่ทราบมีอยู่ในเมืองไทยเพียงชนิดเดียว เป็นไม้ต้นดอกขาว หอมคล้ายดอกจำปี มีอยู่ทางภาคอีสาน

นมแมว (*Ellipeia cherrevensis*) ลักษณะลำต้นเป็นไม้พุ่ม หรือไม้เถาเลื้อยๆ ดอกเป็นกลีบ ดอกสีชมพูเรื่อๆ กลิ่นหอมอ่อนๆ ขึ้นอยู่ตามป่าโปร่งๆ ที่ไม่ค่อยชื้น

บัวหลวง (*Nelumbo nucifera*) ในเมืองไทยที่ปลูกหรือเกิดขึ้นเองโดยมากเป็นพันธุ์ดอกแดง ส่วนพันธุ์ดอกขาวมีน้อย พันธุ์ดอกแดงซ้อน ทรงป้อม เรียกว่า ดัตตบงกช มีน้อยมาก พันธุ์ดอกขาวซ้อน หอมมาก ทรงป้อม เรียกว่า ดัตตบุษย์ พันธุ์นี้หายากมาก

ขนุน (*Mesua ferrea*) เป็นไม้ขนาดกลาง ดอกออกเดี่ยวตามง่ามใบ ขาว (บางทีภายนอกอมชมพูเรื่อๆ) หอม บางต้นมีดอกสีชมพูสด คล้ายดอกกุหลาบ นอกจากเป็นไม้ดอกที่ดกแล้ว ยังเป็นไม้ใบ ที่สวยงามน่าดูหาไม้อื่นเทียบได้ยาก เพราะใบเขียวแก่ขนาดย่อม พุ่มที่รูปเจดีย์ ใบอ่อนขาวๆ หรือแดงๆ สวยงามมาก ขึ้นอยู่ทั่วไปตามป่าชื้น

หวงทองเครือ (*Iristellateia australasiae*) เป็นไม้เถา ดอกเหลืองสดออกเป็นช่อยาว ขึ้นอยู่ตามป่าเลนชายทะเล

รักใหญ่ (*Melanorrhoea usitata*) มีอยู่ตามป่าโปร่งแล้งทั่วไป ดอกขาว ขนาดย่อม แต่ออกเป็นช่อใหญ่โปร่ง และเป็นขน ผลเท่าปลายนิ้วก้อย มีจานรองเป็นปีกสีม่วง ๕ ปีก เมื่อออกเป็นรูปดาวกระจาย เมื่อมีผล สวยงามน่าดูมาก ข้างรักที่ใช้ทำวัตถุ เช่น เครื่องเงิน และสำหรับรองพนับตอง ได้จากไม้ส่วนมาก

ควนาง หรือ อรพินท์ (*Bauhinia winitii*) เป็นไม้เถาขนาดใหญ่โตไปได้ไกลๆ ใบมนเขียวสด เว้าผ่ากลางเป็น ๒ ซีก มีดอกในระหว่างฤดูฝนตลอดไปจนถึงต้นฤดูหนาว ดอกใหญ่ กลีบดอกขาวสะอาด กลีบขนมีสีเหลืองเรื่อๆ ตอนแนวกลางดอกเป็นช่อดกมาก ดอกในช่อ

(๓๖)

บานวันละ ๑-๒ ดอก ทุกๆ วันจนกว่าจะหมดกำลัง สำหรับช่อที่เจริญมีดอกถึง ๔๐-๕๐ ดอก เวลาออกเต็มที่ สวยสะอาดดีมาก แม้ในระหว่างที่ไม่มีดอกไม้ก็ดูสวยงามมาก เนื่องจากมีใบเขียวสดละเอียด ขึ้นอยู่ตามป่าโปร่งในภาคกลาง และภาคตะวันตก

โศภณียา (*Amherstia nobilis*) เป็นต้นไม้ขนาดย่อมพุ่มกว้าง ดอกใหญ่สีแดงเลือดนก กลีบล่าง ๓ กลีบเหลืองๆ ตอนปลาย แต่ละดอกมีกลีบสีแดงหุ้ม ๑ คู่ ออกเป็นช่อห้อยยาว นิยมกันว่าเป็นไม้ดอกที่สวยงามน้ำดีที่สุด ขึ้นอยู่ในป่าภาคเหนือ จังหวัดแม่ฮ่องสอน

เสี้ยวดอกแดง (*Bauhinia purpurea*) เป็นไม้ต้นขนาดย่อมดอกใหญ่ หอม สีม่วงแดง บางทีหอมสีฟ้า กลีบบนของดอกบางที่เหลืองตอนล่าง เป็นไม้ที่ปลูกกันทั่วไป

ราชพฤกษ์ (*Cassia fistula*) เป็นไม้ขนาดย่อมมีตามป่าเบญจพรรณทั่วไป ดอกสีเหลืองอ่อน ช่อดอกห้อยยาวดกมาก ขณะมีดอกไม่มีใบ หรือมีน้อยมาก สวยงามสะอาดดีมาก ในเวลามีดอก

กงคาเคียด (*Arfeuillea arborescens*) เป็นไม้ต้นขนาดกลาง ใบคล้ายมะเฟือง ดอกสีม่วงๆ เหลือง ออกเป็นช่อดกมาก ขณะมีดอกไม่มีใบ ดูต้นเต็มไปด้วยดอก หอมไกล ขึ้นอยู่ตามป่าโปร่งที่ค่อนข้างแห้งแล้ง

มะขามเครือ (*Roureopsis stenopetala*) เป็นไม้เถาดอกเล็กๆ ขาวๆ เหลืองๆ ออกเป็นช่อเล็กๆ หอมมาก ผลเท่าปลายนิ้วก้อย สีแดงๆ เมื่อแก่แตกข้างแฉกเมล็ดสีดำเป็นเงา ซึ่งมีเยื่อสีแดงเรื่อๆ รongกันเมล็ดโผล่ออกจากผล แผลงน้ำดูมาก

ลำควน (*Sphaerocoryne clauipes*) ดอกเหลืองนวลกลิ่นหอมอ่อนๆ ดอกใหญ่ สวยงามมาก เกิดอยู่ตามชายป่าชน ทางจังหวัดภาคตะวันออกของอำเภอไทย

จันทน์กะพ้อ (*Valica diospyroides*) เป็นต้นไม้ขนาดย่อม หรือ ขนาดกลางของ บั๊กซ์ไต้ ดอกขาวๆ เหลืองๆ หอมจัด คล้ายกลิ่นน้ำมันจันทน์

ร้อยตรี สุชาติ สังขจันทร์ อ.ปว.

ผู้ช่วยป่าไม้จังหวัด กำแพงเพชร



คำปรารภ

ในการจัดพิมพ์พระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ

ในงานฉาปนกิจศพของท่านวันอังคารที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๘ ณ เมรุวัดมกุฏ-
กษัตริยาราม ลูก ๆ ได้ปรารภกันที่จะพิมพ์หนังสือแจกเป็นธรรมบรณการแก่ท่านที่เคารพ
นับถือที่ได้ให้เกียรติมาในงานนี้ โดยที่พิจารณาเห็นว่า พ.ร.บ. การเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗
พร้อมด้วยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ข้อบังคับ ประกาศ
กระทรวง คำสั่ง ฯ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจ พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้กระจัดกระจายอยู่ในที่ต่าง ๆ
ไม่สะดวกแก่นักศึกษาผู้สนใจและผู้มีหน้าที่เกี่ยวกับกิจการเดินทางอากาศ . ที่จะค้นคว้าเป็น
เอกสารอ้างอิง และใช้เป็นหลักในการดำเนินการธุรกิจในด้านการเดินทางอากาศ จึงมีความ
เห็นว่าถ้าได้รวบรวมไว้ในเล่มเดียวกันเสียได้ก็ย่อมเป็น การสะดวกแก่ผู้สนใจ และผู้เกี่ยวข้อง
เป็นอย่างมาก จึงได้ตกลงใจจัดรวบรวมและพิมพ์ขึ้นในโอกาสนี้ ในการจัดทำหนังสือ
สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีได้โดยรับความกรุณาช่วยเหลือจาก นายอัมพร จันทรวิจิตร หัวหน้า
กองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม นายจินดา พลังกูร และ นายประเสริฐ
สุนทราภักษ์ แห่งกรมการบินพาณิชย์ เป็นอย่างดี จึงขอขอบพระคุณอย่างยิ่งไว้ ณ ที่นี้ด้วย
หวังว่า หนังสือที่นำมาพิมพ์แจกเป็นธรรมบรณการในงานฉาปนกิจศพของท่าน
คงจักอำนวยประโยชน์แก่ท่านที่รับไปตามสมควร

อนึ่ง ลูก ๆ ทุกคนรู้สึกเป็น หนี้บุญคุณ เป็นอย่าง มาก ในการที่ได้รับความ ๕ ๕
เมตตาจากท่านที่เคารพ และญาติมิตรซึ่งได้ ให้เกียรติมาเคารพศพและรับเป็นเจ้าภาพ
บำเพ็ญกุศลตลอดจนมาในงานฉาปนกิจศพด้วย และบางท่านได้กรุณามาร่วมจัดดอกไม้
ประดับศพ ลูกทุกคนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

งานนี้หากจะมีข้อผิดพลาดบกพร่องประการใด อันพินิจด้วยที่จะตนเองได้ ก็ขอกราบ
ประทานอภัยด้วย

ขออานิสต์แห่งการพิมพ์หนังสือ ๕ ๕
จงเป็นปัจจัยลดบันดาลให้ดวงวิญญาณของพ่อประสบผลไพบูลย์
ในสุคติ ณ สัมปรายภพนั้น ๆ ทุกประการ

บุตร - ธิดา



พระราชบัญญัติการเดินอากาศ

พ.ศ. ๒๔๕๗



พร้อมด้วยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติม พระราชกฤษฎีกา

กฎกระทรวงคมนาคม ประกาศกระทรวงคมนาคม

ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

คำสั่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ซึ่งออกตามความในพระราช

บัญญัติการเดินอากาศ



พระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๔๙๗

เป็นปีที่ ๕ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช ๒๔๘๐

(๒) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๘๐

(๓) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๔๘๒ และ

(๔) บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ๆ ในส่วนซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัติ

“อากาศยาน” หมายความว่า เครื่องที่ติดเครื่องขึ้นลงหรือเครื่องขึ้นลงในตัวในบรรยากาศ โดย
ปฏิกิริยาแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุดังกล่าวไว้ในกฎกระทรวง

“อากาศยานขนส่ง” หมายความว่า อากาศยานซึ่งใช้หรือมุ่งหมายสำหรับใช้
ขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อพาหนะเป็นทางค้า

“อากาศยานต่างประเทศ” หมายความว่า อากาศยานซึ่งจดทะเบียน และมี
สัญชาติตามกฎหมายต่างประเทศ

“ร่มอากาศ” หมายความว่า ร่มที่ใช้สำหรับหน่วงการหล่นของคน สิ่งของ
หรือสัตว์ จากที่สูงโดยความต้านทานของอากาศ

“สนามบิน” หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำสำหรับใช้ทั้งหมด
หรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวยของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้ง
และบริเวณที่ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น

“สนามบินอนุญาต” หมายความว่า สนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้น
ตามพระราชบัญญัติ และสนามบินที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

(มีบทนิยามคำว่า “ที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน” เพิ่มขึ้นโดยมาตรา ๓ แห่ง
พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘)

“เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ” หมายความว่า เครื่องให้
บริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินอากาศของอากาศยาน รวมตลอดถึง
อาคารสิ่งติดตั้งและบริเวณที่ของบริการนั้น

“อนุสัญญา” หมายความว่า อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
ซึ่งทำขึ้นที่เม็กซิโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๔๘๗ รวมตลอดถึงภาคผนวกและบทแก้ไข
เพิ่มเติมภาคผนวกหรืออนุสัญญานั้น

“ผู้ประจำหน้าที่” หมายความว่า นักบิน ต้นหน นายช่าง พนักงานวิทยุ
พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน และผู้ทำหน้าที่อื่นตามที่
กำหนดในกฎกระทรวง

“ผู้ดำเนินการเดินอากาศ” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ
 “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติ

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้แก่การเดินอากาศในราชการทหาร ราชการตำรวจ
 และราชการส่วนอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้
 และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียม ไม่เกินอัตรา
 ที่นายพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

(มีความเพิ่มขึ้นเป็นหมวด ๖ ทวิ และมาตรา ๖๐ ทวิ กับ ๖๐ ตริ โดยมาตรา ๓
 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๔)

หมวด ๑

คณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๗ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยรัฐมนตรี
 ว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการโดยตำแหน่ง รองประธานกรรมการหนึ่งคน
 และกรรมการอื่นอีกไม่เกินเจ็ดคนแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๘ รองประธานกรรมการและกรรมการอยู่ในตำแหน่งสี่ปี รองประธาน
 กรรมการหรือกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระ จะแต่งตั้งให้เป็นรองประธานกรรมการ
 หรือกรรมการอีกก็ได้

มาตรา ๙ รองประธานกรรมการและกรรมการย่อมพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงคราว
 ออกตามวาระ เมื่อ

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

ถ้ามีการพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระ ให้มีการแต่งตั้งรองประธานกรรมการหรือกรรมการเข้าแทนแล้วแต่กรณี ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งเข้าแทนนั้น ย่อมอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาของผู้ซึ่งตนแทน

มาตรา ๑๐ เมื่อประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม ให้รองประธานกรรมการทำหน้าที่แทน

มาตรา ๑๑ ในการประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน ต้องมีกรรมการมาประชุมไม่ต่ำกว่ากึ่งจำนวนของกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม

มาตรา ๑๒ การลงมติวินิจฉัยข้อปรึกษาให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นประมาณ กรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้ามีจำนวนเสียงลงคะแนนเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นได้อีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๑๓ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจแต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อกระทำการ หรือพิจารณาสอบสวนข้อเท็จจริงใด ๆ อันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ในการประชุมอนุกรรมการให้นำมาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๒ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๔ ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการย่อมได้รับประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๑๕ ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมี อำนาจและหน้าที่ ตามที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติฯ และในเรื่องต่อไปนี้

(๑) รับปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี
(๒) ออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัติฯ และภาคผนวกแห่งอนุสัญญาข้อบังคับนี้เมื่อรับอนุมัติจากรัฐมนตรีและประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

(๓) พิจารณอนุมัติพิกัตอัตราค่าโดยสาร ค่าระวางของอากาศยานขนส่ง และค่าบริการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรี

หมวด ๒

บททั่วไปว่าด้วยอากาศยาน

มาตรา ๑๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำอากาศยานทำการบิน เว้นแต่มีสิ่งเหล่านี้อยู่กับ
อากาศยานนั้น คือ

- (๑) ใบสำคัญการจดทะเบียน
- (๒) เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน
- (๓) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ
- (๔) สมุดปุมเดินทาง
- (๕) ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แต่ละคน
- (๖) ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสาร ถ้ามีเครื่องวิทยุสื่อสาร

ความในมาตรานี้ไม่ใช้บังคับแก่

- (๑) อากาศยานที่ทำการบินทดลอง ภายใต้เงื่อนไข ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด
- (๒) อากาศยานทหารต่างประเทศ

มาตรา ๑๗ ห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่หนึ่งใดเป็นที่ขึ้นลง นอกจากสนามบิน
อนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

มาตรา ๑๘ อากาศยานต้องบินตามเส้นทางบินที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๙ อากาศยานต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๒๐ อากาศยานขนส่งต้องเก็บค่าโดยสาร และค่าระวาง ตามพิกัดอัตราที่
คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติ

มาตรา ๒๑ เจ้าของอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่และ
บุคคลอื่นในอากาศยาน ต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัย ตาม ข้อบังคับ ของ คณะกรรมการ
การบินพลเรือน

(ความในมาตรา ๒๑ เดิมถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนโดยมาตรา ๓ แห่ง พ.ร.บ.
การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒)

มาตรา ๒๒ ห้ามมิให้อากาศยานบินเข้าหรือบินผ่านเขตห้าม หรือเขตกำกัการบิน ซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๓ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้เครื่องถ่ายภาพ ในอากาศยาน หรือจาก อากาศยาน ไม่ว่าโดยวิธีใด ๆ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา ๒๔ ห้ามมิให้ผู้ใดบังคับ หรือปล่อยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบิน หรือทิ้งระเบิด อากาศ นอกจากได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๒๕ ห้ามมิให้ผู้ใดส่ง หรือพาผู้ตกอันตราย หรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อ ความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยานตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ไปกับ อากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี และปฏิบัติตาม เงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด

มาตรา ๒๖ ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตราย หรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อ ความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยานตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ไปกับ อากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่และปฏิบัติตามเงื่อนไข ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

มาตรา ๒๗ ห้ามมิให้ อากาศยาน นอกจาก อากาศยาน ต่างประเทศ บินออกนอก ราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศ บินผ่าน หรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศหรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือ จากรัฐมนตรี

มาตรา ๒๙ ห้ามมิให้อากาศยานทหารต่างประเทศบินผ่าน หรือขึ้นลงใน ราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี

หมวด ๓

การจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน

มาตรา ๓๐ การจดทะเบียน และการรับจดทะเบียนอากาศยานให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(ความในมาตรา ๓๐ เดิมถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนแล้วโดยมาตรา ๕ พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒)

มาตรา ๓๑ ผู้ซึ่งจดทะเบียนอากาศยานจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ตามต้องมีสัญชาติไทย

ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยมีสำนักงานของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และ

(๑) ในกรณีที่ห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย
(๒) ในกรณีที่ห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกันโดยไม่จำกัดจำนวนต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(๓) ในกรณีที่บริษัทจำกัด กรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ต้องเป็นของบุคคลธรรมดา ซึ่งมีสัญชาติไทย หรือเป็นของกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และบริษัทนั้น ต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

ถ้าเป็นสมาคม จะต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของสมาคมตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และข้อบังคับของสมาคมนั้นได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้ว

(ความในมาตรา ๓๑ เดิมถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนแล้วโดยมาตรา ๕ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒)

มาตรา ๓๒ ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานเป็นอันใช้ไม่ได้ เมื่อ

- (๑) มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของอากาศยานนั้น
- (๒) อากาศยานนั้นตกอยู่ในสิทธิครอบครองของบุคคล ซึ่งขาดคุณสมบัติตาม

มาตรา ๓๑

(๓) ปรากฏว่าการ เป็นเจ้าของอากาศยาน นั้นไม่เป็นไปตามที่แสดงไว้ ในการจดทะเบียน

- (๔) อากาศยานนั้น ได้รับความเสียหายมากจนไม่เหมาะสมที่จะใช้การต่อไปได้
- (๕) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้นสิ้นอายุเกินกว่า ๖ เดือนแล้ว
- (๖) อากาศยานนั้นได้สูญหายไปเป็นเวลาเกินกว่า ๓ เดือนแล้ว

ในกรณี (๑) ถึง (๕) ให้เจ้าของที่จดทะเบียนอากาศยานนั้นส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียนแก่นักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า

(ความในมาตรา ๓๒ เดิมถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนแล้วโดยมาตรา ๖ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒)

มาตรา ๓๓ เครื่องหมาย อากาศยาน ให้เป็นไปตาม ข้อบังคับ ของคณะ กรรมการการบินพลเรือน

หมวด ๔

ความสมควรเดินอากาศและสมุดรูปเดินทาง

มาตรา ๓๔ การขอและการออก ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ เกี่ยวกับอากาศยาน ต้นแบบหรืออากาศยานที่สร้างตามต้นแบบ ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๓๕ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าอากาศยานใดสมควรจะได้ทำการตรวจ หรือแก้ไข ให้มีอำนาจสั่งให้เจ้าของอากาศยานนั้นจัดการให้มีการตรวจหรือแก้ไขตาม รายการและภายในระยะเวลาที่กำหนด

(ความในมาตรา ๓๕ เดิมถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนแล้วโดยมาตรา ๗ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒)

มาตรา ๓๖ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าอากาศยานใดไม่ปลอดภัย ให้มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้นได้

ในระหว่างที่มีการพักใช้ใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามวรรคก่อน ห้ามมิให้อากาศยานนั้นทำการบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

มาตรา ๓๗ เมื่อคณะ กรรมการ การบิน พลเรือน เห็นว่า แบบของอากาศยานใดไม่ปลอดภัย ให้มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานแบบนั้นทั้งหมดได้

ในระหว่างที่มีการพักใช้ใบสำคัญสมควรเดินอากาศตามวรรคก่อน ห้ามมิให้อากาศยานแบบนั้นทำการบิน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากคณะกรรมการการบินพลเรือนและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด

มาตรา ๓๘ อากาศยานซึ่งมีใบสำคัญสมควรเดินอากาศแล้ว ให้มีการถอดข้อมให้ญ่ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๓๙ ใบสำคัญ สมควร เดินอากาศ ให้ใช้ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด ไว้ในใบสำคัญสมควรเดินอากาศนั้น แต่ไม่เกินหนึ่งปีนับแต่วันที่ออก

มาตรา ๔๐ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานเป็นอันใช้ไม่ได้ ในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อได้มีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงอากาศยานนั้น ซึ่งอาจกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยของอากาศยานนั้นโดยมิได้รับความเห็นชอบจากพนักงานเจ้าหน้าที่

(๒) เมื่ออากาศยานนั้นได้รับความเสียหายหรือเกิดชำรุดขึ้น ซึ่งตามทางปฏิบัติในการช่างอากาศโดยปกติแล้วผู้ประจำหน้าที่ไม่สามารถจะแก้ไขได้

(๓) เมื่อมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๓๕

(๔) เมื่อมีการฝ่าฝืนมาตรา ๓๘

มาตรา ๔๑ สมุดปูม เดินทาง ให้เป็นไปตาม ข้อบังคับ ของคณะ กรรมการ การบิน พลเรือน

หมวด ๕

ผู้ประจําหน้าที่

มาตรา ๔๒ ห้ามมิให้ผู้ใดเป็นผู้ประจําหน้าที่ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ หรือมีใบอนุญาตผู้ประจําหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา หรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย แต่สำหรับผู้ประจําหน้าที่ในอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย จะต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้มีใบอนุญาตผู้ประจําหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา หรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ถ้าได้นำใบอนุญาตนั้นให้พนักงานเจ้าหน้าที่รับรองแล้ว ให้ถือว่าเป็นผู้ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๓ การขอ การออก และการรับรองใบอนุญาตผู้ประจําหน้าที่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๔ ผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจําหน้าที่ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- (๑) มีสัญชาติไทย
- (๒) มีความประพฤติเรียบร้อย
- (๓) มีอายุ สุขภาพร่างกายสมบูรณ์ ความรู้และความชำนาญตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

เมื่อมีความจำเป็นหรือมีเหตุพิเศษเฉพาะราย ให้รัฐมนตรีมีอำนาจยกเว้นคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ได้

มาตรา ๔๕ ผู้ประจําหน้าที่มีสิทธิ ทำการตาม ที่กำหนดไว้ ใน ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๔๖ ใบอนุญาตผู้ประจําหน้าที่ให้ใช้ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกฎกระทรวง

มาตรา ๔๗ เมื่อเห็นว่าผู้ประจำหน้าที่คนใดหย่อนคุณสมบัติตามมาตรา ๔๔ (๓) เกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ความรู้หรือความชำนาญ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นรับการทดสอบโดยการตรวจทางแพทย์ หรือรับการทดสอบความรู้ความชำนาญทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติได้

มาตรา ๔๘ เมื่อปรากฏว่าผู้ประจำหน้าที่คนใดขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๔๔ หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๔๗ หรือฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือต้องคำพิพากษาให้จำคุกตามกฎหมายอื่น เว้นแต่ความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีกำหนดโทษชั้นลหุโทษ หรือความผิดอันได้กระทำโดยประมาท พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นั้น

มาตรา ๔๙ ผู้ประจำหน้าที่ต้องปฏิบัติตามวินัยที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา ๕๐ ห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน ปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างที่มีอาการเจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บ ซึ่งอาจกระทำให้เสื่อมสมรรถภาพในการปฏิบัติหน้าที่ และถ้าการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บนั้นเป็นระยะเวลาตั้งแต่ ๑๕ วันขึ้นไป ห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นปฏิบัติหน้าที่จนกว่านายแพทย์ที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้จะได้ตรวจและออกใบรับรองว่า ผู้ประจำหน้าที่นั้นได้หายจากการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ และพนักงานเจ้าหน้าที่ได้อนุญาตให้ผู้ประจำหน้าที่นั้นปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

(มีความเพิ่มขึ้นเป็นมาตรา ๕๐ ทวิ โดยมาตรา ๔ แห่ง พ.ร.บ., การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๗)

หมวด ๖

สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

มาตรา ๕๑ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ โดยอนุบัญญัติรัฐมนตรี

มาตรา ๕๒ การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕๓ ห้ามมิให้บุคคลใดจัดตั้งทวนลงชั่วคราวของอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

บุคคลซึ่งได้รับอนุญาตตามมาตรา ๕๓ ต้องปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด

(มีความเพิ่มขึ้นเป็นมาตรา ๕๓ ทวิ โดยมาตรา ๕ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘)

มาตรา ๕๔ เมื่อปรากฏว่าผู้ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งสนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศหรือทวนลงชั่วคราวของอากาศยาน ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวง หรือตามวิธีการและเงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้เพื่อการนั้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตนั้น

มาตรา ๕๕ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดพื้นดินหรือน้ำแห่งใดเป็นสนามบินอนุญาต หรือทวนลงชั่วคราวของอากาศยาน

มาตรา ๕๖ ค่าธรรมเนียมขึ้นลงและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ณ สนามบินอนุญาต หรือทวนลงชั่วคราวของอากาศยานให้เก็บได้ตามที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนซึ่งต้องไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัติ

มาตรา ๕๗ ค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอาจเก็บได้ตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติ

มาตรา ๕๘ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบิน หรือสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

มาตรา ๕๙ ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๘ ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่

ในการให้อนุญาตตามมาตรา ๕๗ พนักงานเจ้าหน้าที่จะกำหนดเงื่อนไขอย่างใด ๆ ตามที่เห็นสมควรก็ได้

มาตรา ๖๐ ถ้าปรากฏว่าการฝ่าฝืนต่อมาตรา ๕๕ วรรค ๑ หรือฝ่าฝืนเงื่อนไขตามมาตรา ๕๕ วรรค ๒ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ฝ่าฝืนจัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง หรือตัด หรือย้ายต้นไม้ในภายในเวลาที่กำหนด

ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวรรคก่อน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจจัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง หรือตัด หรือย้ายต้นไม้ในคนเดียว ค่าใช้จ่ายในการนี้ให้ผู้ฝ่าฝืนเป็นผู้ชดเชย

หมวด ๗

อุบัติเหตุ

มาตรา ๖๑ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร หรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ ให้เจ้าของในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งอุบัติเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยมิชักช้า และทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

(ความในมาตรา ๖๑ เดิมถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนแล้วโดยมาตรา ๘ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒)

มาตรา ๖๒ เมื่อเกิดอุบัติเหตุแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร ให้อากาศยานนั้นอยู่ในความพิทักษ์ของพนักงานเจ้าหน้าที่ และห้ามมิให้บุคคลใดปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ เว้นแต่กรณีจำเป็นเพื่อ

- (๑) ให้คน ไประงับภัยและสัตว์พ่นภัย
- (๒) คุ้มครองอากาศยานนั้นมิให้เสียหายโดยไฟไหม้หรือเหตุอื่นใด
- (๓) ป้องกันภัยอันตรายมิให้เกิดแก่ประชาชน

(๔) เคลื่อนย้ายอากาศยาน หรือส่วนของ อากาศยานนั้น^๕ ให้คนชว^๕ต่อการเดินอากาศ หรือการขนส่งอย่างอื่น

(๕) เคลื่อนย้าย อากาศยาน หรือส่วนของ อากาศยาน นั้น^๕ ไปสู่ที่ ปลดปล่อยเมื่อขับปางในน้ำ หรือ

(๖) เคลื่อนย้ายสิ่งของหรือสินค้าให้พนักงานตราช ในกรณีนี้ให้ทำภายใต้ความควบคุมดูแลของพนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ

มาตรา ๖๓ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนเพื่อดำเนินการสอบสวนในเรื่องใดๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร

มาตรา ๖๔ ให้คณะกรรมการสอบสวนที่ได้แต่งตั้งตามมาตรา ๖๓ มีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) เข้าในที่ดิน อาคาร โรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุชนตกหรือปรากฏอยู่

(๒) ตั้งให้บุคคลใดๆ มาให้ถ้อยคำ หรือส่งเอกสาร หรือวัตถุใด อันเป็น หลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานซึ่งประสบอุบัติเหตุ

หมวด ๘

อำนาจตรวจ ยึดและทวงหนี้

มาตรา ๖๕ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเรียกตรวจเอกสารตามมาตรา ๑๖ และถ้าปรากฏว่ามีการฝ่าฝืนต่อบทแห่งพระราชบัญญัติ^๕ เกี่ยวกับเอกสารใดให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดเอกสารนั้นไว้เพื่อดำเนินการต่อไปได้

มาตรา ๖๖ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติ^๕ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจ

(๑) เข้าในสถานที่ใดๆ แห่งสนามบินอนุญาต^๕ ที่ชนลงชั่วคราวของอากาศยาน หรือสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

(๒) เข้าในโรงงานหรือสถานที่ซึ่งเป็นที่สร้าง ประกอบ ซ่อม หรือตรวจและ ถอดปรับอากาศยานหรือส่วนของอากาศยาน และตรวจสอบการเหล่านั้นตลอดถึงส่วนต่างๆ และแบบที่เกี่ยวกับส่วนเหล่านั้นในระหว่างเวลาทำงาน

(๓) ขนตรวจและคนอากาศยานซึ่งมีเหตุที่จะเชื่อได้ว่าของต้องห้าม หรือต้องจำกัด ตามพระราชบัญญัติหรือกฎหมายอื่นใด หรือของซึ่งได้นำเข้าในหรือจะนำออกนอกราชอาณาจักร อันเป็นการหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร

(๔) ตรวจอากาศยานซึ่งมีใบสำคัญ สมควรเดินอากาศแล้วเป็นครั้งคราวตามที่เห็นสมควร

(๕) เข้าตรวจสถานที่เก็บอากาศยาน

(๖) ยึดของต้องห้าม หรือต้องจำกัดตามพระราชบัญญัติ หรือกฎหมายอื่นใด หรือของซึ่งได้นำเข้าในหรือจะนำออกนอกราชอาณาจักรอันเป็นการหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร

มาตรา ๖๗ เมื่อมีการฝ่าฝืนต่อบทแห่งพระราชบัญญัติเกี่ยวกับอากาศยานใด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจแห่งเห็นสมควรออกเดินทางของอากาศยานนั้น

หมวด ๙

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๖๘ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๖ หรือมาตรา ๒๒ มีความผิดต้องระวางโทษ ปรับไม่เกินสี่พันบาท หรือจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ

มาตรา ๖๙ ผู้ควบคุมอากาศยานใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ หรือมาตรา ๑๙ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ

(ความในมาตรา ๖๙ เดิมนี้ถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนแล้ว และมีมาตรา ๖๙ ทวิเพิ่มขึ้นโดยมาตรา ๖ และ ๗ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๘)

มาตรา ๗๐ เจ้าของอากาศยานใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๐ มาตรา ๓๒ วรรคท้าย หรือมาตรา ๓๓ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

(ความในมาตรา ๗๐ เดิม^๕ถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนแล้วโดยมาตรา ๙ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒)

มาตรา ๗๑ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๑ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน สามพันบาท

มาตรา ๗๒ ผู้ควบคุมอากาศยานใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๒ หรือ มาตรา ๒๗ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือจำคุกไม่เกินสองปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

(ความในมาตรา ๗๒ เดิม^๕ถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนแล้วและมีมาตรา ๗๒ ทวิเพิ่มขึ้นโดยมาตรา ๙ และ ๙ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๘)

มาตรา ๗๓ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๓ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน หกพันบาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ

มาตรา ๗๔ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๔ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน หกพันบาท หรือจำคุกไม่เกินห้าปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

มาตรา ๗๕ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ หรือมาตรา ๔๒ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือจำคุกไม่เกินสองปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

มาตรา ๗๖ ผู้ควบคุมอากาศยานต่างประเทศหรืออากาศยานทหารต่างประเทศใด ฝ่าฝืนมาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๒๙ แล้วแต่กรณี มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือจำคุกไม่เกินสองปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

มาตรา ๗๗ ผู้ควบคุมอากาศยานใดฝ่าฝืนมาตรา ๓๖ วรรค ๒ หรือมาตรา ๓๗ วรรค ๒ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ

มาตรา ๗๘ ผู้ประจำหน้าที่คนใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๙ หรือมาตรา ๕๐ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๗๙ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๕๑ มาตรา ๕๓ หรือฝ่าฝืนข้อกำหนดของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๕๓ วรรค ๒ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือจำคุกไม่เกินสองปี หรือทั้งปรับทั้งจำ

(ความในมาตรา ๗๘ เดิม^๕ถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนแล้วโดยมาตรา ๑๐ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๗)

มาตรา ๘๐ เจ้าของสนามบินอนุญาตหรือทขนลงชั่วคราวของอากาศยานใดผ่าน
มาตรา ๕๖ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

(มีความเพิ่มขึ้นเป็นมาตรา ๘๐ ทวิ โดยมาตรา ๑๑ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๗)

มาตรา ๘๑ เจ้าของเครื่องอำนวยความสะดวก ในการ เดิน อากาศใด ผ่าน
มาตรา ๕๗ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

(มีความเพิ่มขึ้นเป็นมาตรา ๘๑ ทวิ โดยมาตรา ๔ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๔)

มาตรา ๘๒ เจ้าของในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของในกรณี
อากาศยานต่างประเทศใดผ่านมาตรา ๖๑ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

(ความในมาตรา ๘๒ เดิม^๕ถูกยกเลิกและใช้ความใหม่แทนแล้วโดยมาตรา ๑๐ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒)

มาตรา ๘๓ ผู้ใดขัดขวางการกระทำของคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา ๖๔
(๑) หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของคณะกรรมการสอบสวนตามมาตรา ๖๔ (๒) มีความผิด
ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ

มาตรา ๘๔ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัติ^๕นี้ซึ่งมีโทษปรับสถานเดียว ให้
พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเปรียบเทียบได้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

จอมพล ป. พิบูลสงคราม

นายกรัฐมนตรี

(๗๑ ร.จ. ๑๒๔๙ ตอนที่ ๕๗ ลงวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๔๙๗)

อัตราค่าธรรมเนียม

๑. ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน ๑,๐๐๐ บาท
 ๒. ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่หรือการรับรองใบอนุญาต
ผู้ประจำหน้าที่ ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา
หรือรัฐที่ให้ความตกลงกับประเทศไทย ๓๐๐ บาท
 ๓. ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ
 - (๑) สำหรับอากาศยานต้นแบบที่สร้างในราชอาณาจักร ๑๐,๐๐๐ บาท
 - (๒) สำหรับอากาศยานที่สร้างในราชอาณาจักรตามต้นแบบ ๓,๐๐๐ บาท
 - (๓) สำหรับอากาศยานที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ๕,๐๐๐ บาท
 ๔. ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน ๒,๐๐๐ บาท
 ๕. ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ๑,๐๐๐ บาท
 ๖. ใบอนุญาตจัดตั้งทวนลงชั่วคราวของอากาศยาน ๕๐๐ บาท
 ๗. ใบแทนใบอนุญาตหรือใบสำคัญ ๒๐ บาท
 ๘. ค่าขนส่งของอากาศยาน ครั้งละ ๖,๐๐๐ บาท
 ๙. ค่าที่เก็บอากาศยาน วันละ ๒,๐๐๐ บาท
- (มีความเพิ่มขึ้นเป็น ๑๐ โดยมาตรา ๕ แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๕)

พ.ศ. ๒๕๐๔)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พัฒนาการในด้านการบินพลเรือนของโลกได้ก้าวหน้าไปเป็นอันมาก โดยเฉพาะในฝ่ายวิชาการ จำนวนอากาศยานที่บินภายในประเทศและที่บินเข้ามาในราชอาณาจักรทวีขึ้นกว่าแต่ก่อนหลายเท่า อากาศยานในปัจจุบันมีความเร็วสูงและขนาดโตกว่าแต่ก่อน จำเป็นจะต้องมีการควบคุมการดำเนินการเดินอากาศและการจราจรทางอากาศให้รัดกุมยิ่งขึ้น

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



พระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๘

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๙๘

เป็นปีที่ ๑๐ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๔๙๘”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้อย่างมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๙๘ และคำว่า “เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

“สิ่งซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงของอากาศยาน” หมายความว่า สิ่งซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงหรือมีลักษณะใกล้เคียงกับอากาศยานหรืออากาศยานส่วนหนึ่งหรือส่วนใดของอากาศยานซึ่งใช้ในการ

ชั่วคราว รวมตลอดถึงพื้นที่บุคคลซึ่งไม่มีสิทธิในที่ดินนั้น ได้หักวงตัดพื้นที่นั้นไป หรือ
ทำด้วยประการใด ๆ ให้เป็นที่เรียบร้อยอากาศยานอาจขึ้นลงได้และเป็นพื้นที่กว้างตั้งแต่สาม
สิบเมตรขึ้นไป และยาวตั้งแต่สามร้อยเมตรขึ้นไปด้วย”

มาตรา ๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๐ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการ
เดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗

“มาตรา ๕๐ ทวิ เว้นแต่จะมีกรณีฉุกเฉินอันอาจเป็นภัยอันตรายแก่อากาศยานห้าม
มิให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานขึ้นลง ณ ที่หนึ่งใดนอกจากสนามบินอนุญาตหรือที่
ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ตามที่พนักงาน
เจ้าหน้าที่ระบุไว้สำหรับการบินเที่ยวบิน”

มาตรา ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๕๓ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการ
เดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗

“มาตรา ๕๓ ทวิ เมื่อปรากฏว่าที่ดินแปลงหนึ่งหรือหลายแปลงรวมกัน มีพื้นที่กว้าง
ตั้งแต่สามสิบเมตรขึ้นไป และยาวตั้งแต่สามร้อยเมตรขึ้นไป ซึ่งอากาศยานอาจขึ้นลงได้
ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทำหนังสือเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งมีสิทธิในที่ดินนั้น จัดทำสิ่งกีดขวาง
ตามที่กำหนดให้เพื่อบังคับให้เครื่องบินขึ้นลงของอากาศยาน ในกรณีเช่นว่านี้ให้บุคคล
ดังกล่าวจัดทำแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด ในกรณีที่ผู้มสิทธิ
ในที่ดินไม่สามารถจัดทำ หรือไม่ยอมจัดทำสิ่งกีดขวางดังกล่าว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่อำนาจ
จัดทำสิ่งกีดขวางนั้นได้

ห้ามมิให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดทำลาย ถอน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสิ่งกีดขวาง
ดังกล่าวในวรรคแรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่”

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ
พ.ศ. ๒๔๘๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๖๘ ผู้ควบคุมอากาศยานใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๗ มาตรา ๑๘ หรือมาตรา
๕๐ ทวิ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสามหมื่นบาท และจำคุกไม่เกินห้าปี และถ้า



เนื่องจากการผ่านเป็นเหตุให้อากาศยานซึ่งใช้น้ำมันเชื้อเพลิง หรือบุคคลได้รับอันตราย ผู้ควบคุมอากาศยานนั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท และจำคุกไม่เกินสิบปี”

มาตรา ๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๖๘ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗

“มาตรา ๖๘ ทวิ ผู้ควบคุมอากาศยานใดฝ่าฝืนมาตรา ๖๘ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาทหรือจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือทั้งปรับทั้งจำ”

มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๗๒ ผู้ควบคุมอากาศยานใดฝ่าฝืนมาตรา ๗๒ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาทหรือจำคุกไม่เกินสองปีหรือทั้งปรับทั้งจำ”

มาตรา ๙ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๗๒ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗

“มาตรา ๗๒ ทวิ ผู้ควบคุมอากาศยานใดฝ่าฝืนมาตรา ๗๒ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท และจำคุกไม่เกินสิบปี”

มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๗๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๗๘ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๕๑ หรือมาตรา ๕๓ วรรค ๑ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท และจำคุกไม่เกินสิบปี”

มาตรา ๑๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๘๐ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗

“มาตรา ๘๐ ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนข้อกำหนดของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๕๓ วรรค ๒ ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๕๓ ทวิ โดยไม่มีเหตุอันสมควร

ไม่ยอมให้พนักงานเจ้าหน้าที่จัดทำสิ่งกีดขวางตามมาตรา ๕๓ ทวิ หรือฝ่าฝืนมาตรา ๕๓ ทวิ
วรรค ๒ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือจำคุกไม่เกินสองปี หรือ
ทั้งปรับทั้งจำ”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

จอมพล ป. พิบูลสงคราม

นายกรัฐมนตรี

(๗๒ ว.พ. ๑๓๓๘ ตอนที่ ๒๓ ลงวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๔๙๗)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปรากฏว่าผู้ควบคุม
อากาศยานได้นำอากาศยานไปลงยังที่อื่นนอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของ
อากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่ระบุไว้และไป
ลงยังสนามบินลับและบินออกนอกประเทศจนปรากฏผลเสียหายเกิดขึ้นกับอากาศยานเป็นอย่างมาก
และปรากฏว่าขณะนั้นได้มีผู้ลักลอบสร้างสนามบินลับมากขึ้นเป็นลำดับ เพื่อความปลอดภัยของ
ประเทศชาติ จึงเป็นการสมควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้มีบทบัญญัติ
รัดกุมยิ่งขึ้น และในโอกาสเดียวกันก็เพิ่มอัตราโทษให้หนักยิ่งขึ้นด้วย



พระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๐๒

เป็นปีที่ ๑๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ว่าด้วยการเดินอากาศ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาร่างรัฐธรรมนูญในฐานะรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๐๒”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๒๑ ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ และบุคคลอื่นในอากาศยานต้องปฏิบัติตามระเบียบเพื่อความปลอดภัย ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน”

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๐ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๑ ผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานตามความในพระราชบัญญัตินี้ได้ ต้องเป็นเจ้าของอากาศยานที่ขอจดทะเบียนหรือถ้ามิได้เป็นเจ้าของ ต้องเป็นผู้มีสิทธิครอบครอง อากาศยาน ที่ขอจดทะเบียน และ ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ให้จดทะเบียนได้

การขอจดทะเบียนและการรับจดทะเบียนอากาศยาน ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

มาตรา ๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๑ ผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ตาม ต้องมีสัญชาติไทย

ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และ

(๑) ในกรณีที่ห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

(๒) ในกรณีที่ห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบกัน โดยไม่จำกัดจำนวนต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(๓) ในกรณีที่บริษัทจำกัด บริษัทนั้นต้องไม่มีหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือหุ้นส่วนมากต้องมีสัญชาติไทย และหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทร่วมกัน

(ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล

(ค) บริษัทจำกัดซึ่งกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ ของหุ้นทั้งหมด

ถ้าเป็นสมาคม ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของสมาคมตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และข้อบังคับของสมาคมนี้ ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้ว”

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๒ ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานเป็นอันใช้ไม่ได้ เมื่อ

(๑) มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของอากาศยานนั้น ในกรณีที่เจ้าของเป็นผู้จดทะเบียน หรือมีการเปลี่ยนแปลงสิทธิครอบครองอากาศยานนั้น ในกรณีที่ผู้มีสิทธิครอบครองเป็นผู้จดทะเบียน

(๒) ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นขาดคุณสมบัติตามมาตรา ๓๑

(๓) บปรากฏว่าการเป็นเจ้าของ หรือการเป็นผู้มีสิทธิครอบครองของผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้น ไม่เป็นไปตามที่แสดงไว้ในการจดทะเบียนว่ามีสิทธิเช่นนั้น ในรายการ - ขของจดทะเบียน

(๔) อากาศยานนั้นได้รับความเสียหายมากจนไม่เหมาะสมที่จะใช้การต่อไปได้

(๕) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้นสิ้นอายุเกินกว่าหกเดือนแล้ว

(๖) อากาศยานนั้นได้สูญหายไปเป็นเวลาเกินกว่าสามเดือนแล้ว

ในกรณี (๑) ถึง (๕) ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียนแก่พนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่ชักช้า”

มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๕ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าอากาศยานใดสมควรจะได้ทำการตรวจหรือแก้ไข ให้มีอำนาจสั่งให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นจัดการให้มีการตรวจหรือแก้ไข ตามรายการและภายในระยะเวลาที่กำหนด”

มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๖๑ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานใดในราชอาณาจักร หรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งอุบัติเหตุนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่โดยมิชักช้าและทำรายงานตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน”

มาตรา ๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๘๐ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน .

“มาตรา ๘๐ ผู้จดทะเบียนอากาศยานผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๐ มาตรา ๓๒ วรรคท้าย หรือมาตรา ๓๓ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท”

มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๘๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๘๒ ผู้จดทะเบียนอากาศยานในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๖๑ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

จอมพล ถ. ชนเรย์

นายกรัฐมนตรี

(๗๖ ร.จ. ๕๖ ตอนที่ ๑๒๒ (ฉบับพิเศษ) ลงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๐๒)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนี้ ไม่มีบทบัญญัติเปิดโอกาสให้ผู้ครอบครองอากาศยานจดทะเบียนอากาศยานได้ จึงเป็นการสมควรที่จะแก้ไขให้ผู้ครอบครองอากาศยาน ซึ่งมีเหตุอันสมควรที่จะจดทะเบียนอากาศยานนั้น ให้มีสิทธิจดทะเบียนได้ในเมื่อรัฐมนตรีผู้รักษาราชการตามพระราชบัญญัติได้พิจารณาเห็นว่ามีความสมควรที่จะอนุญาตให้จดทะเบียน



พระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๔

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๐๔

เป็นปีที่ ๑๖ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ว่าด้วยการเดินอากาศ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาร่างรัฐธรรมนูญในฐานะรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๔”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับ ตั้งแต่วันถัดจาก วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๖ ทวิ และมาตรา ๖๐ ทวิ กับมาตรา ๖๐ ตรี แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ตามลำดับ

“หมวด ๖ ทวิ

มาตรา ๖๐ ทวิ ผู้โดยสารอากาศยานซึ่งใช้สนามบินเป็นท่าโดยสารออกจากสนามบิน ให้เสียค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินตามอัตราซึ่งรัฐมนตรีกำหนด

ผู้โดยสารอากาศยานต่อไปไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมดังระบุไว้ในวรรคก่อน คือ

- (ก) เด็กอายุไม่เกิน ๒ ปี
- (ข) ผู้โดยสารอากาศยานของไทย หรือรัฐต่างประเทศ
- (ค) ผู้โดยสารซึ่งได้มีระบุงบเงินไว้โดยกฎกระทรวง

มาตรา ๖๐ ตริ วิจิตรเก็บและชำระค่าธรรมเนียมตามความในมาตราก่อนให้กำหนดโดยกฎกระทรวง”

มาตรา ๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๘๑ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗

“มาตรา ๘๑ ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ชำระค่าธรรมเนียมดังบัญญัติไว้ในมาตรา ๖๐ ทวิ มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท”

มาตรา ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น ๑๐. ท้ายอัตราค่าธรรมเนียมต่อท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗

“๑๐. ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสาร ออกจากสนามบินครั้งละ ๕๐ บาท”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

จอมพล ถ. ชนเรวัชร์

นายกรัฐมนตรี

(๗๘ ว.ร. ๓๐๖๔ ตอนที่ ๗๖ ลงวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๐๔)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันนี้ บรรดาสนามบินของนานาประเทศ ได้เก็บค่าธรรมเนียมจากผู้โดยสารในการที่ใช้สนามบินเป็นท่าขึ้นโดยสารอากาศยาน ทางประเทศไทยก็ได้มีสนามบิน ซึ่งให้บริการแก่ผู้โดยสารได้ตามสมควรแล้ว จึงสมควรเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้โดยสาร ซึ่งโดยสารออกจากสนามบินดังที่ปฏิบัติกันทั่วไป เพื่อประโยชน์ในการที่จะได้รายได้มาช่วยในการใช้จ่ายของรัฐต่อไป



พระราชบัญญัติ

การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๐๗

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๐๗

เป็นปีที่ ๑๕ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาร่างรัฐธรรมนูญในฐานะรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๐๗”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษากฎตามพระราชบัญญัติ และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตรา ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ตลอดจนยกเว้นค่าธรรมเนียม และกำหนดกิจการอื่นเพื่อ ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกมาตรา ๖๐ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๔

มาตรา ๕ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖๐ ทรี แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๖๐ ทรี ให้เจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานหรือตัวแทน เก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินจากผู้โดยสารซึ่งจะโดยสารอากาศยานที่ตนเป็นเจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองหรือตัวแทนได้ ถ้าเจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานหรือตัวแทนไม่อยู่ในราชอาณาจักร ให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าหน้าที่ในการเป็นผู้เก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน

ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานหรือตัวแทน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่เก็บตามวรรคหนึ่ง ให้ส่งแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นนายท่าอากาศยาน พร้อมด้วยบัญชีโดยสายอากาศยานซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองรับรองแล้ว ทั้งนี้ ภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ผู้โดยสารอากาศยานนั้นออกจากสนามบิน

ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยาน เป็นผู้เก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน ตามวรรคหนึ่ง ให้ส่งค่าธรรมเนียมแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นนายท่าอากาศยาน พร้อมด้วยบัญชี โดยสายอากาศยาน ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองรับรองแล้วก่อนที่อากาศยานนั้นออกเดินทาง

เจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานหรือตัวแทนหรือผู้ควบคุมอากาศยาน ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรานี้ต้องรับผิดชอบใช้เป็นเงินจำนวนสามเท่าของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่ตนมีหน้าที่ต้องเก็บ”

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกมาตรา ๘๑ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๔ ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

จอมพล ถนอม กิตติขจร

นายกรัฐมนตรี

(๘๓ ว.ร. ๔๘๓ ตอนที่ ๖๖ ลงวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๐๗)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เพื่อให้สอดคล้องต้องตามทางปฏิบัติอันนานาประเทศนิยม และเพื่อความสะดวกเรียบร้อยในเรื่องการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศในส่วนที่ว่าด้วยค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินให้เหมาะสมกับภาวะการณ์



พระราชกฤษฎีกา

มอบอำนาจของรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๘ และมาตรา ๒๙

แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

ให้อธิบดีกรมการขนส่งทำการแทน พ.ศ. ๒๕๐๐

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๐

เป็นปีที่ ๑๒ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมอบอำนาจของรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๘ และมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ให้อธิบดีกรมการขนส่งทำการแทน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๙๕ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๔๗๕ แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช ๒๔๙๕ และมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๔๙๕ ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๔๙๘ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกาขอมอำนาจของรัฐมนตรี
ตามมาตรา ๒๘ และมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗
ให้อธิบดีกรมการขนส่งทำการแทน พ.ศ. ๒๕๐๐”

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุ
เบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ อำนาจของรัฐมนตรีตามมาตรา ๒๘ และมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติ
การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ให้อธิบดีกรมการขนส่งทำการแทนในนามรัฐมนตรีได้ด้วย

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกฤษฎีกานี้
ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พลอากาศโท ม.ม. เวชยันตรังษฤษฎ์

รองนายกรัฐมนตรี

(๗๔ ร.จ. ๕๔๐ ตอนที่ ๒๓ ลงวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๐๐)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกานี้ คือ โดยที่บทแห่งพระราช
บัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ มาตรา ๒๘ และ ๒๙ บัญญัติให้เฉพาะรัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงคมนาคมเป็นผู้มีอำนาจพิจารณาอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศ และอากาศยาน
ทหารต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร และเนื่องจากปัจจุบันนี้ปริมาณอากาศยาน
ที่บินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักรได้ทวีขึ้นวันละเป็นอันมาก กับบางรายจำต้องพิจารณาภายใน
ระยะเวลาอันสั้น เพื่อให้ทันตามความต้องการของผู้ยื่นขอและเพื่อสัมพันธ์ไมตรีระหว่างประเทศ
ตามหลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีภาระเกี่ยวกับงานในด้านอื่น ๆ
ซึ่งเป็นอุปสรรคแก่การที่จะปฏิบัติงานดังกล่าวข้างต้นให้ลุล่วงไปโดยเร็วทันทั่วที่ได้ จึงควรมอบ
อำนาจให้อธิบดีกรมการขนส่งกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นอธิบดีแห่งกรมเจ้าของเรื่องเกี่ยวกับการ
การบินพลเรือน เป็นผู้พิจารณาอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศ และอากาศยานทหาร
ต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักรแทนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมต่อไป

กฎกระทรวง

(พ.ศ. ๒๔๙๗)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ว่าต่อไปนี้ไม่เป็นอากาศยานตามมาตรา ๔

๑. ว่าวทุกชนิดซึ่งชักเป็นเครื่องเล่นหรือเพื่อการกีฬา
๒. บัลลูนหรือลูกโป่งมีปริมาตรไม่เกินหนึ่งลูกบาศก์เมตร
๓. เครื่องบินเล็กซึ่งใช้เป็นเครื่องเล่น

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๗

จอมพลอากาศ ฟิน รณนภากาศ กุทธานี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๑ ว.จ. ๑ ตอนที่ ๘๓ ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๔๙๗)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการออกกฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เพื่อกำหนดวัตถุซึ่งไม่ถือว่าเป็นอากาศยาน ตามความในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๔๙๗)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้
ให้กำหนดค่าธรรมเนียม ดังต่อไปนี้

๑. ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน ๒๐๐ บาท
๒. ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่หรือการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย

(๑) สำหรับครั้งแรก

- ก. นักบิน
- ข. ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานนอกจากนักบิน ๑๐๐ บาท
- ค. ผู้ประจำหน้าที่อื่น ๕๐ บาท

(๒) สำหรับครั้งต่อไป

ให้เก็บกึ่งหนึ่งของค่าธรรมเนียมสำหรับครั้งแรก

๓. ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ
 - (๑) สำหรับอากาศยานต้นแบบที่สร้างในราชอาณาจักร ๕,๐๐๐ บาท
 - (๒) สำหรับอากาศยานที่สร้างในราชอาณาจักรตามต้นแบบ ๕๐๐ บาท

(๓) สำหรับอากาศยานที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร

ก. เครื่องยนต์เดี่ยว	๓๐๐ บาท
ข. สองเครื่องยนต์ขึ้นไป	๑,๐๐๐ บาท
๔. ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน	๑,๐๐๐ บาท
๕. ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ	๒๐๐ บาท
๖. ใบอนุญาตจัดตั้งทวนลงชั่วคราวของอากาศยาน	๒๐๐ บาท
๗. ใบแทนใบอนุญาตหรือใบสำคัญ	๒๐ บาท

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๗

จอมพลอากาศ พัน รณนภากาศ อุตธานี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๑ ร.จ. ๓ ตอนที่ ๘๓ ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๔๙๗)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการออกกฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เพื่อกำหนดค่าธรรมเนียมใบสำคัญ
และใบอนุญาตตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗

กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๔๙๗)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑. บุคคลใดประสงค์จะจดทะเบียนอากาศยานตามมาตรา ๓๐ ให้ยื่นคำขอตามแบบพิมพ์ของสำนักงานการบินพลเรือน พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานดังต่อไปนี้

(๑) บุคคลธรรมดา บัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาทะเบียนสำมะโนครัว

(๒) ห้างหุ้นส่วนสามัญ

ก. หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล กับรายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมด และ

ข. บัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาทะเบียนสำมะโนครัวของผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมด

(๓) ห้างหุ้นส่วนจำกัด

ก. หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล รายชื่อผู้เป็นหุ้นส่วนจำกัดความรับผิดและจำพวกไม่จำกัดความรับผิด กับจำนวนทุนเข้าหุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้น และ

ข. บัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาทะเบียนสำมะโนครัว ของผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิด

(๔) บริษัทจำกัด

ก. หนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท แสดงการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล และรายชื่อของกรรมการบริษัท

ข. หนังสือขอปิดกั้นหุ้นและข้อบังคับฉบับตีพิมพ์

- ค. บัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาทะเบียนสำมะโนครัวของกรรมการของบริษัท และ
- ง. บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น แสดงสัญชาติและจำนวนหุ้นซึ่งผู้ถือหุ้นมีอยู่ในวันยื่นคำขอ

(๕) สหาคม

- ก. หนังสือรับรองของนายทะเบียนสหาคมแสดงการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล และ
- ข. ข้อบังคับของสหาคม ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้ว

ข้อ ๒. บุคคลใดประสงค์จะขอใบสำคัญสมควรเดินอากาศสำหรับอากาศยานตามมาตรา ๓๕ ให้ยื่นคำขอตามแบบพิมพ์ของสำนักงานการบินพลเรือน พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานแสดงว่าการสร้าง และการบำรุงรักษาอากาศยานนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ข้อ ๓. บุคคลใดประสงค์จะขอใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๔๓ ให้ยื่นคำขอตามแบบพิมพ์ของสำนักงานการบินพลเรือน พร้อมด้วยเอกสารหลักฐาน ดังต่อไปนี้

- (๑) บัตรประจำตัวประชาชน หรือสำเนาทะเบียนสำมะโนครัว และ
- (๒) เอกสารแสดงว่ามีอายุ สุขภาพร่างกายสมบูรณ์ ได้รับความชำนาญตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ข้อ ๔. บุคคลใดประสงค์จะขอใบรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทยตามมาตรา ๔๓ ให้ยื่นคำขอตามแบบพิมพ์ของสำนักงานการบินพลเรือน พร้อมด้วยใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐนั้น

ข้อ ๕. บุคคลใดประสงค์จะขอใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน หรือใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๒ ให้ยื่นคำขอตามแบบพิมพ์ของสำนักงานการบินพลเรือน พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานแสดงว่าการจัดตั้งจะเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ข้อ ๖. บุคคลใดประสงค์จะขอใบแทนใบอนุญาต หรือใบสำคัญซึ่งสูญหาย หรือชำรุดเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญ ให้ยื่นคำขอตามแบบพิมพ์ของสำนักงานการบินพลเรือน ในกรณีสูญหายให้แนบใบรับแจ้งความของสถานีตำรวจมาด้วย และในกรณีชำรุดเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญให้แนบใบอนุญาต หรือใบสำคัญนั้นมาด้วย

ข้อ ๗. คำขอตามกฎหมายกระทรวงนี้ ให้ยื่นต่อสำนักงานการบินพลเรือนและให้พนักงานเจ้าหน้าที่เป็นผู้พิจารณา และดำเนินการเพื่อออกใบอนุญาต ใบสำคัญ หรือใบแทนใบอนุญาต หรือใบสำคัญแล้วแต่กรณี ในการพิจารณาและดำเนินการดังกล่าวนี้ หากพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควรจะเรียกเอกสาร หลักฐาน อื่นนอกไปจากที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนี้ เพื่อประกอบการพิจารณาให้ทำได้

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๗

จอมพลอากาศ ฟิน รณนภากาศ กุทธานี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๓ ร.ก. ๘๓ ตอนที่ ๘๓ ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๔๙๗)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการออกกฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เพื่อกำหนดวิธีการขอจดทะเบียนอากาศยาน การขอใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ขอได้รับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ และใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามความในมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๔ และมาตรา ๕๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ

กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๔๙๗)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามมาตรา ๔๖ ให้ใช้ได้ตามระยะเวลา ดังต่อไปนี้

๑. หกเดือนสำหรับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก หรือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์โท
๒. (ก) หนึ่งปีสำหรับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีอายุไม่เกิน ๔๐ ปี ใบอนุญาตต้นหน ใบอนุญาตนายช่างประจำอากาศยาน หรือใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ
 - (ข) หกเดือนสำหรับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีอายุไม่เกิน ๔๐ ปี
๓. (ก) สองปีสำหรับใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลอายุไม่เกิน ๔๐ ปี
 - (ข) หนึ่งปีสำหรับใบอนุญาตนักบินส่วนบุคคลอายุไม่เกิน ๔๐ ปี
๔. สามปีสำหรับใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน หรือใบอนุญาตพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน

(มีความเพิ่มขึ้นเป็น ๕ และ ๖ โดยกฎกระทรวงฉบับที่ ๘ (พ.ศ. ๒๕๐๖) และฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๐๖))

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๗

จอมพลอากาศโท รณนภากาศ ฤทธาคนี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๑ ว.ร. ๑๒ ตอนที่ ๘๓ ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๔๙๗)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการออกกฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เพื่อกำหนดระยะเวลาของใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามความในมาตรา ๔๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๔๙๗)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ให้กำหนดเส้นทางบินตามมาตรา ๑๘ ตามที่ปรากฏในแผนที่ท้ายกฎกระทรวงนี้ คือ

๑. เส้นทางบินภายในราชอาณาจักร

แผนที่ ก.

๒. เส้นทางบินระหว่างประเทศ

แผนที่ ข.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๗

จอมพลอากาศโท รณนภากาศ ดุทธาคนี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๑ ร.จ. ๑๔ ตอนที่ ๘๓ ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๔๙๗)

(แผนที่ท้ายกฎกระทรวงนี้ให้ดูในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๑ ตอนที่ ๘๓ ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๔๙๗ ต่อท้ายหน้า ๑๕)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการออกกฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เพื่อกำหนดเส้นทางบินของอากาศยานตามความในมาตรา ๑๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๖ (พ.ศ. ๒๕๕๔)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ให้วัตถุหรือสัตว์ต่อไปนี้เป็นวัตถุอันตรายหรือสัตว์แล้วแต่กรณีซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยานตามมาตรา ๒๖

๑. วัตถุอันตราย

- ก. วัตถุติดก่อน
- ข. วัตถุระเบิด
- ค. ก๊าซอัด
- ง. วัตถุไวไฟ
- จ. วัตถุที่เป็นพิษ
- ฉ. วัตถุออกซิไดส์
- ช. วัตถุแก๊สมันตภาพรังสี
- ซ. วัตถุที่มีกลิ่นรบกวนและเป็นโทษแก่บุคคลในอากาศยาน

๒. สัตว์

- ก. สัตว์มีพิษหรือดุร้าย
- ข. สัตว์ใหญ่

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๑ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๙๘

พลเรือเอก อำนาถอรอดฤทธิ์

รัฐมนตรีช่วยว่าการ ลงนามแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๒ วิ.๑. ๑๓๘๕ ตอนที่ ๖๘ ลงวันที่ ๓๓ กันยายน ๒๔๙๘)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือโดยที่บทแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ มาตรา ๒๖ กำหนดว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยานตามที่กำหนดในกฎกระทรวงไปกับอากาศยาน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด” จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงกำหนดวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานนี้

กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๗ (พ.ศ. ๒๕๐๕)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ผู้โดยสารอากาศยานซึ่งใช้สนามบินเป็นท่าโดยสาร ออกจากสนามบินเสียค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินตามมาตรา ๖๐ ทวิ วรรคแรก ครึ่งละ ยี่สิบบาท

ข้อ ๒ ให้ผู้โดยสารอากาศยานต่อไปนี้ ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินตามมาตรา ๖๐ ทวิ วรรคสอง (ค)

(๑) บุคคลในคณะทูตและพนักงานสถานกงสุลต่างประเทศ ซึ่งประจำอยู่ในราชอาณาจักรตลอดจนครอบครัวของบุคคล และพนักงานเช่นว่านี้

(๒) บุคคลซึ่งรัฐบาลต่างประเทศ องค์การสหประชาชาติ หรือทบวงการชำนัญพิเศษแห่งสหประชาชาติ ได้แจ้งแก่รัฐบาลไทยว่าเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อกิจการขององค์การสหประชาชาติ หรือทบวงการชำนัญพิเศษแห่งสหประชาชาติ ตลอดจนครอบครัวของบุคคลเช่นว่านี้

(๓) ผู้โดยสารซึ่งใช้สนามบินเป็นท่าโดยสาร ออกจากสนามบินเพื่อเดินทางต่อไปโดยอากาศยานที่โดยสารมา หรือโดยเปลี่ยนไปโดยสารอากาศยานเครื่องอื่น ทั้งนี้โดยมิได้ออกไปนอกสนามบิน

(๔) ผู้โดยสารซึ่งใช้สนามบินเป็นท่าโดยสาร ออกจากสนามบินเพื่อเดินทางในราชอาณาจักร

(๕) ผู้โดยสารซึ่ง ใช้สนามบินอื่น นอกจาก สนามบิน ดอนเมือง เป็นท่าโดยสาร ออกจากสนามบินเพื่อเดินทางออกนอกราชอาณาจักร

ข้อ ๓ ให้กำหนดวิธีจัดเก็บและชำระค่าธรรมเนียม การใช้สนามบิน ตามมาตรา ๖๐ ทวิ ดังต่อไปนี้

(๑) ให้ผู้โดยสารอากาศยานชำระค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินตามข้อ ๑ แก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานที่ตนจะโดยสารหรือตัวแทน ถ้าเจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยาน หรือตัวแทนไม่อยู่ในราชอาณาจักร ให้ชำระแก่ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ในการนี้

(๒) ให้เจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยาน ตัวแทน หรือเจ้าหน้าที่ส่งค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่ได้รับจากผู้โดยสารอากาศยาน ซึ่งต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินทั้งหมด พร้อมด้วยบัญชีผู้โดยสารอากาศยาน ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมาย ว่าด้วยคนเข้าเมืองรับรองแล้ว ให้แก่นายท่าอากาศยานภายในเจ็ดวัน นับแต่วันที่ได้รับผู้โดยสารอากาศยานนั้นออกจากสนามบิน

(๓) ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานเป็นผู้รับ ชำระค่าธรรมเนียม การใช้สนามบิน ให้ผู้ควบคุมอากาศยานส่งค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินที่ได้รับจากผู้โดยสารอากาศยาน ซึ่งต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินทั้งหมด พร้อมด้วยบัญชีผู้โดยสารอากาศยาน ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมาย ว่าด้วยคนเข้าเมืองรับรองแล้ว ให้แก่นายท่าอากาศยานก่อนที่อากาศยานนั้นออกเดินทาง

ข้อ ๕ กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๐๔ เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๐๔

พลโท พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๘ ว.จ. ๑๓๐๘ ตอนที่ ๘๐ ลงวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๐๔)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่สภาร่างรัฐธรรมนูญ ในฐานะรัฐสภาได้อนุมัติร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๔ ซึ่งมีหลักการให้เก็บค่าธรรมเนียมผู้โดยสารอากาศยาน ซึ่งใช้สนามบินเป็นท่าโดยสารออกจากสนามบิน และให้ดำเนินการเพื่อประกาศใช้เป็นกฎหมายได้แล้ว เพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามหลักการดังกล่าวมา จึงเป็นการสมควรออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน ระบุประเภทบุคคลที่สมควรได้รับการยกเว้น ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน รวมทั้งกำหนดวิธีจัดเก็บ และชำระค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินขึ้นด้วย

กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๐๖)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้
ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น ๕. แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๔๙๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

“๕. หนึ่งปีสำหรับใบอนุญาตนักบินศิษย์การบิน”

ให้ไว้ ณ วันที่ ๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๐๖

พลโท พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๐ ร.ก. ๖๔๔ ตอนที่ ๑๐๑ ลงวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๐๖)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากทางราชการ ด้วยความร่วมมือขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และกองทุนพิเศษแห่งสหประชาชาติ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกการบิน พลเรือนในประเทศไทยขึ้นเพื่อทำการฝึก และอบรมวิชาการในด้านการบินพลเรือนซึ่งมีหลักสูตรผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศประเภทนักบินคือศิษย์การบินด้วย จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดระยะเวลาสำหรับ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทศิษย์การบินด้วย

กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๐๖)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น ๖ แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๔๙๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

- “๖. (ก) หกเดือนสำหรับใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์ พาณิชยโท
(ข) หนึ่งปีสำหรับใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์ พาณิชยตรี อายุไม่เกิน ๔๐ ปี
(ค) หกเดือนสำหรับใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์ พาณิชยตรี อายุเกิน ๔๐ ปี
(ง) สองปีสำหรับใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์ส่วนบุคคลอายุไม่เกิน ๔๐ ปี
(จ) หนึ่งปีสำหรับใบอนุญาตนักบินเฮลิคอปเตอร์ส่วนบุคคล อายุเกิน ๔๐ ปี”

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๐ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๐๖

พลโท พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๘๐ ร.จ. ๖๖๒ ตอนที่ ๓๐๗ ลงวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๐๖)

หมายเหตุ :— เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ด้วยความร่วมมือของสำนักงานสลากกินแบ่งของรัฐบาลจะนำเครื่องบินเฮลิคอปเตอร์มาใช้ในการบิน รับส่งคนโดยสารและพัสดุภายในประเทศ จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดระยะเวลาสำหรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทนักบินเฮลิคอปเตอร์ด้วย

กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๑๐ (พ.ศ. ๒๕๐๗)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๐๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ ๗ (พ.ศ. ๒๕๐๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

ข้อ ๒ ให้กำหนดค่าธรรมเนียม การ ใช้สนามบิน ของผู้โดยสาร ออกจาก สนามบิน
ดังนี้ ๒๐ บาท

ข้อ ๓ ให้ยกเว้นค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินแก่ผู้โดยสารอากาศยาน ดังต่อไปนี้

- (๑) เด็กอายุไม่เกินสองปี
- (๒) ผู้โดยสารอากาศยานของรัฐไทยหรือรัฐต่างประเทศ หรือที่รัฐไทยหรือรัฐต่างประเทศเข้าหาทางเครื่องโดยมีหลักฐานแสดงว่าเป็นการเดินทางในราชการ

(๓) ผู้โดยสารผ่านซึ่งมิได้ออกไปนอกสนามบิน หรือซึ่งจำเป็นต้องออกไปพักผ่อน นอกสนามบิน เนื่องจาก อากาศยาน ที่จะโดยสารไป ออกเดินทาง ไม่ได้ตามกำหนด สำหรับกรณีหลังนี้จะต้องรวมเวลาพักอยู่ไม่เกินสี่สิบแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่อากาศยานซึ่งโดยสารมานั้นลงถึงสนามบิน

(๔) ประมุขแห่งรัฐต่างประเทศและผู้ติดตาม

(๕) ราชอาคันตุกะของพระมหากษัตริย์หรือพระราชินีและผู้ติดตาม

(๖) ผู้โดยสาร ซึ่งมีได้ใช้สนามบิน ตอน เมือง เป็น ท่า โดยสาร ออก จาก
สนามบินเพื่อเดินทางออกนอกราชอาณาจักร

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๐๗

พลโท พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๑๓ ร.จ. ๕๔๐ ตอนที่ ๗๓ ลงวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๐๗)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศในส่วนที่ว่าด้วยค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินเพื่อให้สอดคล้องต้องตามทางปฏิบัติอันนานาประเทศนิยมและเพื่อให้สะดวกเรียบร้อยในการที่เจ้าหน้าที่จะปฏิบัติในเรื่องการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินให้ได้ผลสมความมุ่งหมาย จึงเป็นการสมควรที่จะออกกฎกระทรวงในเรื่องดังกล่าวใหม่เพื่อให้สอดคล้องต้องกัน

กฎกระทรวง

ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๐๗)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๐๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒ (พ.ศ. ๒๔๙๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗

ข้อ ๒ ให้กำหนดค่าธรรมเนียมดังต่อไปนี้

๑. ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน ๒๐๐ บาท
๒. ใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ หรือ การ รับรอง ใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ ซึ่งออกให้ โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา หรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย
 - (๑) สำหรับครั้งแรก
 - (ก) นักบิน ๒๐๐ บาท
 - (ข) ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานนอกจากนักบิน ๑๐๐ บาท
 - (ค) ผู้ประจำหน้าที่อื่น ๕๐ บาท
 - (๒) สำหรับ ครั้ง ต่อ ๆ ไป ให้เก็บ กึ่ง หนึ่งของ ค่าธรรมเนียมสำหรับครั้งแรก
๓. ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ
 - (๑) สำหรับอากาศยานต้นแบบที่สร้างในราชอาณาจักร ๕,๐๐๐ บาท
 - (๒) สำหรับอากาศยานที่สร้างในราชอาณาจักรตามต้นแบบ ๕๐๐ บาท

(๓) สำหรับอากาศยานที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร

(ก) เครื่องยนต์เดี่ยว ๓๐๐ บาท

(ข) สองเครื่องยนต์ ๑,๐๐๐ บาท

๔. ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน ๑,๐๐๐ บาท

๕. ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ๒๐๐ บาท

๖. ใบอนุญาตจัดตั้ง軒ลงชั่วคราวของอากาศยาน ๒๐๐ บาท

๗. ใบแทนใบอนุญาตหรือใบสำคัญ ๒๐ บาท

ข้อ ๓ ให้ยกเว้นค่าธรรมเนียม ใบอนุญาต พนักงานควบคุม การจราจร ทาง อากาศ ที่ออกให้แก่ข้าราชการสังกัดกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และกรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๐๗

พลโท พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๘๑ ร.จ. ๖๕๕ ตอนที่ ๘๘ ลงวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๐๗)

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้คือ เนื่องจากในปัจจุบันข้าราชการในสังกัดกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และกรมการบินพลเรือนกองทัพอากาศได้ปฏิบัติหน้าที่พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศด้วย เพื่อให้เป็นไปโดยถูกต้องตามหลักสากลสมควรที่ข้าราชการดังกล่าวจะมีใบอนุญาตพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศเพื่อเป็นหลักฐานสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ และโดยที่การปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวเป็นเรื่องในราชการ จึงควรออกกฎกระทรวงยกเว้นค่าธรรมเนียมให้

ประกาศกระทรวงคมนาคม

๑/๒๔๙๗

เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่งตั้งให้

๑. อธิบดีกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเปรียบเทียบคดีซึ่งมีโทษปรับสถานเดียวตามมาตรา ๘๔

๒. ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่

(๑) เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นหนังสือให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตราย หรือสัตว์ ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยานไปกับอากาศยานตามมาตรา ๒๖

(๒) เกี่ยวกับการจดทะเบียนอากาศยานตามมาตรา ๓๐

(๓) เกี่ยวกับการรับคืนใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน ตามมาตรา ๓๒
วรรค ๒

(๔) เกี่ยวกับการออก และการรับรอง ใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ เฉพาะพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศและพนักงานอำนวยความสะดวกการบินตามมาตรา ๔๒

(๕) เกี่ยวกับการ ส่งให้ผู้ ประจำ หน้าที่ เฉพาะ พนักงาน ควบคุม การจราจร ทางอากาศและพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน ซึ่งหย่อนคุณสมบัติเกี่ยวกับ สุขภาพ ร่างกาย ความรู้ หรือ ความชำนาญ รับการทดสอบ โดยการตรวจทางแพทย์หรือรับการทดสอบความรู้ความชำนาญทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติตามมาตรา ๔๗

(๖) เกี่ยวกับการส่งพักใช้หรือเพิกถอน ใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่ เฉพาะพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานอำนวยความสะดวกการบินตามมาตรา ๔๘

(๗) เกี่ยวกับการอนุญาตและออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๑ และมาตรา ๕๒

(๘) เกี่ยวกับการอนุญาตให้จัดตั้งทิวลงชั่วคราวของอากาศยานตามมาตรา ๕๓

(๙) เกี่ยวกับการส่งพัสดุหรือเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและทิวลงชั่วคราวของอากาศยานตามมาตรา ๕๔

(๑๐) เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นหนังสือให้บุคคลก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ขึ้นต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตามมาตรา ๕๕

(๑๑) เกี่ยวกับการส่งเป็นหนังสือให้ผู้ฝ่าฝืนต่อมาตรา ๕๕ วรรค ๑ และผู้ฝ่าฝืนเงื่อนไขตามมาตรา ๕๕ วรรค ๒ จัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างหรือตัดหรือย้ายต้นไม้ขึ้นต้นและจัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างหรือตัดหรือย้ายต้นไม้ขึ้นต้นเอง ตามมาตรา ๖๐

(๑๒) เกี่ยวกับการรับแจ้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักรหรือแก่อากาศยานไทยในต่างประเทศ ตามมาตรา ๖๑ และ

(๑๓) เกี่ยวกับการพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ การอนุญาตให้บุคคลปฏิบัติการแก่อากาศยาน หรือส่วนของอากาศยานและควบคุมดูแลการเคลื่อนย้ายสิ่งของหรือสินค้าให้พ้นภัยอันตรายตามมาตรา ๖๒

๓. อธิบดีกรมไปรษณีย์โทรเลข กระทรวงคมนาคม เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่

(๑) เกี่ยวกับการออกและการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เฉพาะพนักงานวิทยุตามมาตรา ๔๒

(๒) เกี่ยวกับการส่งให้ผู้ประจำหน้าที่เฉพาะพนักงานวิทยุ ซึ่งหย่อนคุณสมบัติเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ความรู้ความชำนาญ รับการทดสอบโดยการตรวจทางแพทย์หรือรับการทดสอบความรู้ความชำนาญทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติตามมาตรา ๔๗

(๓) เกี่ยวกับการส่งพัสดุหรือเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เฉพาะพนักงานวิทยุมาตรา ๔๘ และ

(๔) เกี่ยวกับการกำหนดนายแพทย์ผู้ตรวจและออกใบรับรองว่าผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานเฉพาะพนักงานวิทย์หายจากการเจ็บป่วย หรือบาดเจ็บและการอนุญาตให้ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน เฉพาะพนักงานวิทย์ซึ่งนายแพทย์ที่กำหนดได้ตรวจ และออกใบรับรองแล้ว ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปตามมาตรา ๕๐

๔. เจ้ากรรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ กระทรวงกลาโหม เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่

(๑) เกี่ยวกับการกำหนดเงื่อนไขให้อากาศยานทำการบินทดลองตามมาตรา ๑๖ วรรค ๒ อนุมาตรา (๑) เฉพาะที่ทำอากาศยานตอนเมือง

(๒) เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นหนังสือให้ผู้ใดใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยาน หรือจากอากาศยานตามมาตรา ๒๓

(๓) เกี่ยวกับการ อนุญาต เป็น หนังสือ ให้ อากาศยาน นอกจาก อากาศยาน ต่างประเทศบินออกนอกราชอาณาจักรตามมาตรา ๒๗

(๔) เกี่ยวกับการ ออกและการ รับรองใบอนุญาต ผู้ประจำหน้าที่เฉพาะนักบิน และต้นหนตามมาตรา ๔๒

(๕) เกี่ยวกับการสั่ง ให้ผู้ ประจำหน้าที่ เฉพาะนักบิน และต้นหน ซึ่งหย่อนคุณสมบัติเกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ความรู้หรือความชำนาญรับการ ทดสอบโดยการตรวจทางแพทย์ หรือรับการทดสอบความรู้ความชำนาญทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติตามมาตรา ๔๗

(๖) เกี่ยวกับการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เฉพาะนักบิน และต้นหนตามมาตรา ๔๗

(๗) เกี่ยวกับการกำหนดนายแพทย์ผู้ตรวจและออกใบรับรองว่าผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน เฉพาะนักบินและต้นหน หายจากการเจ็บป่วย หรือบาดเจ็บและการ อนุญาตให้ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน เฉพาะนักบินและต้นหน ซึ่งนายแพทย์ที่กำหนดได้ตรวจและออกใบรับรองแล้วปฏิบัติหน้าที่ต่อไปตามมาตรา ๕๐ และ

(๘) เกี่ยวกับการตรวจ ยึดและหนังสือเวียน เกี่ยวกับการ เดินทางตาม
มาตรา ๖๕ มาตรา ๖๖ และมาตรา ๖๗ เฉพาะที่ท่าอากาศยานดอนเมือง

๕. เจ้ากรมช่างอากาศ กองทัพอากาศ กระทรวงกลาโหม เป็นพนักงาน
เจ้าหน้าที่

(๑) เกี่ยวกับการออกใบสำคัญสมควรเดินทางเกี่ยวกับอากาศยานต้นแบบ
หรืออากาศยานที่สร้างตามต้นแบบ ตามมาตรา ๓๔

(๒) เกี่ยวกับการ ส่งให้เจ้าของอากาศยาน จัดให้มีการตรวจ หรือ แก้ไข
อากาศยานตามมาตรา ๓๕

(๓) เกี่ยวกับการส่งพัก ใช้หรือเพิกถอน ใบสำคัญสมควรเดินทาง และการ
อนุญาตเป็นหนังสือให้อากาศยานที่ถูกส่งพักใช้หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินทางทำการ
บินตามมาตรา ๓๖

(๔) เกี่ยวกับการให้ความ เห็นชอบในการแก้ไข หรือเปลี่ยนแปลงอากาศยาน
ซึ่งอาจจะกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยของอากาศยานตามมาตรา ๔๐ อนุมาตรา (๑)

(๕) เกี่ยวกับการออกและการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เฉพาะนายช่าง
ตามมาตรา ๔๒

(๖) เกี่ยวกับการส่งให้ผู้ประจำหน้าที่เฉพาะนายช่างซึ่งหย่อนคุณสมบัติเกี่ยว
กับสุขภาพร่างกาย ความรู้ความชำนาญรับการทดสอบโดยการตรวจทางแพทย์หรือรับการ
ทดสอบความรู้ความชำนาญทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติตามมาตรา ๔๗

(๗) เกี่ยวกับการส่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เฉพาะนาย-
ช่างตามมาตรา ๔๘ และ

(๘) เกี่ยวกับการกำหนดนายแพทย์ผู้ตรวจและออกใบรับรองว่าผู้ประจำหน้าที่
ในอากาศยาน เฉพาะ นายช่างหาย จากการเจ็บป่วย หรือบาดเจ็บ และการอนุญาต ให้ผู้ประจำ
หน้าที่ ในอากาศยาน เฉพาะนายช่าง ซึ่งนายแพทย์ ที่กำหนด ได้ ตรวจ และออก ใบรับรองแล้ว
ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปตามมาตรา ๕๐

๖. นายท่าอากาศยาน กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม เป็นพนักงาน
เจ้าหน้าที่

(๑) เกี่ยวกับการกำหนดเงื่อนไขให้อากาศยานทำการบินทดลองตาม
มาตรา ๑๖ วรรค ๒ ของมาตรา (๑) เฉพาะที่ทำอากาศยานต่างจังหวัดและ

(๒) เกี่ยวกับการตรวจ ยึด และ หนองเหนียวเกี่ยวกับการเดินอากาศตาม
มาตรา ๖๕ มาตรา ๖๖ และมาตรา ๖๗ เฉพาะที่ทำอากาศยานต่างจังหวัด

ประกาศ ณ วันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๔๙๗

จอมพลอากาศโท รณนภากาศ ฤทธาคนี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๑ ว.ก. ๑ ตอนที่ ๘๓ (แผนกราชกิจจานุ) ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๔๙๗)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

ที่ ๖/๒๔๙๙

เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพิ่มเติมจากที่ได้แต่งตั้งไว้ในประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ ๑/๒๔๙๗ ดังต่อไปนี้ คือ

๑. เจ้ากรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ กระทรวงกลาโหม เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการระบุดนามบินอนุญาต หรือทบทวนลงตรวจของอากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานขึ้นลงตามมาตรา ๕๐ ทวิ ทั้งนี้ เฉพาะกรณีการบินเริ่มต้นจากท่าอากาศยานดอนเมือง

๒. นายท่าอากาศยาน กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการระบุดนามบินอนุญาตหรือทบทวนลงตรวจของอากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานขึ้นลงตามมาตรา ๕๐ ทวิ ทั้งนี้ เฉพาะกรณีการบินเริ่มต้นจากท่าอากาศยานต่างจังหวัด

๓. นายอำเภอ กรมมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการส่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งมีสิทธิในที่ดินจัดทำสิ่งกีดขวาง กำหนดระยะเวลาให้บุคคลซึ่งมีสิทธิในที่ดินจัดทำสิ่งกีดขวาง จัดทำสิ่งกีดขวางเอง และอนุญาตให้บุคคลทำลาย ถอน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสิ่งกีดขวาง ตามมาตรา ๕๓ ทวิ

ประกาศ ณ วันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๔๙๙

พลอากาศโท ม.ม. เวชยันตรังษฎ์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๓ ร.ร. ๑๐๓๔ ตอนที่ ๒๕ (แผนกรางกิจฯ) ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๔๙๙)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

ที่ ๒/๒๔๙๗

เรื่อง กำหนดสนามบินอนุญาต

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดสนามบินอนุญาตไว้ดังต่อไปนี้ คือ

สนามบินดอนเมือง	สนามบินเลย
สนามบินหัวหิน	สนามบินอุดรธานี
สนามบินเชียงใหม่	สนามบินอุบลราชธานี
สนามบินเชียงใหม่	สนามบินนครพนม
สนามบินลำปาง	สนามบินสกลนคร
สนามบินแพร่	สนามบินสุราษฎร์ธานี
สนามบินพิษณุโลก	สนามบินสงขลา
สนามบินนครสวรรค์	สนามบินภูเก็ต
สนามบินแม่ฮ่องสอน	สนามบินระนอง
สนามบินแม่สะเรียง	สนามบินตรัง
สนามบินขุนยวม	สนามบินตากดี
สนามบินปาย	สนามบินทุ่งกุดทอง (จังหวัดนครราชสีมา)
สนามบินตาก	สนามบินโคกกระเทียม (จังหวัดลพบุรี)

สนามบินแม่สอด
สนามบินโพธิ์กลาง
(จังหวัดนครราชสีมา)

สนามบินประจวบคีรีขันธ์
สนามบินสตึก

ประกาศ ณ วันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๔๙๓
จอมพลอากาศเฟิน รณนภากาศ อุตธานี
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๓ ว.จ. ๘ ตอนที่ ๓๘ (แผนกรางกิจฯ) ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๔๙๗)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

ที่ ๑/๒๔๙๔

เรื่อง กำหนดสนามบินอนุญาต

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดสนามบินอนุญาตเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ ๒/๒๔๙๗ ดังต่อไปนี้ คือ

สนามบินสุพรรณบุรี	
สนามบินวัดมณารค	
สนามบินอรัญญประเทศ	
สนามบินเขาอีโต้	(จังหวัดปราจีนบุรี)
สนามบินกบินทร์บุรี	
สนามบินต้นลำโรง	(จังหวัดนครปฐม)
สนามบินบ้านเหนือ	(จังหวัดกาญจนบุรี)
สนามบินท่ายาง	(จังหวัดเพชรบุรี)
สนามบินราชบุรี	
สนามบินบ้านแพะ	(จังหวัดสระบุรี)
สนามบินโคกสูง	(จังหวัดลพบุรี)
สนามบินบ้านเนินพลอยแหวน	(จังหวัดจันทบุรี)
สนามบินเกาะตะเคียน	(จังหวัดตราด)
สนามบินสั๊กหลง	(จังหวัดเพชรบูรณ์)
สนามบินท่าโรง	(จังหวัดเพชรบูรณ์)
สนามบินสุวรรณโลก	

สนามบินน่าน	
สนามบินเกาะคา	
สนามบินหุบ	(จังหวัดกาฬสินธุ์)
สนามบินรอบเมือง	(จังหวัดร้อยเอ็ด)
สนามบินศรีสะเกษ	
สนามบินภูเขียว	
สนามบินชัยภูมิ	
สนามบินบุรีรัมย์	
สนามบินสุรินทร์	
สนามบินรัตนบุรี	
สนามบินชุมพลบุรี	
สนามบินพระลับ	(จังหวัดขอนแก่น)
สนามบินโนนทัน	(จังหวัดขอนแก่น)
สนามบินมีชัย	(จังหวัดหนองคาย)
สนามบินบึงกาฬ	
สนามบินสว่างแดนดิน	
สนามบินทับไก่อ	(จังหวัดชุมพร)
สนามบินหัวเตย	(จังหวัดสุราษฎร์ธานี)
สนามบินทุ่งค่าย	(จังหวัดสงขลา)
สนามบินควนขัน	(จังหวัดสตูล)
สนามบินบ่อทอง	(จังหวัดปัตตานี)
สนามบินชะเอียน	(จังหวัดนครศรีธรรมราช)

ประกาศ ณ วันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

จอมพลอากาศโท พลอากาศโท อุตสาหกรรม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๒ ร.ก. ๑๘ ตอนที่ ๕๒๕ (แผนกรางอากาศฯ) ลงวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๘)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดสนามบินอนุญาต

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช ๒๔๗๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดสนามบินอนุญาตเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ ๒/๒๔๗๗ และฉบับที่ ๑/๒๔๗๗ ดังต่อไปนี้ คือ

สนามบินนครพนม (ตำบลนาทราย)

สนามบินขอนแก่น

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๐๖

พลโท พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๐ ร.จ. ๓ ตอนที่ ๘๘ (แผนการราชการฯ) ลงวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๐๖)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๗๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดให้สถานที่ซึ่งกรมชลประทาน ได้รับอนุญาตให้จัดตั้งเป็นที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ณ ตำบลสามเงา อำเภอสามเงา จังหวัดตาก ซึ่งขณะนั้นทางวิ่งกว้าง ๓๐ เมตรยาวร้อยเมตร เป็นที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานซึ่งมีน้ำหนักไม่เกิน ๓,๘๐๐ (สามพันแปดร้อย) ปอนด์ได้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๐๒

พลตรี พงษ์ ปุณณกันต์

(๗๖ ร.จ. ๒๕๕๖ ตอนที่ ๑๐๘ (แผนการราชการฯ) ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๐๒)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดชื่อนามบินอนุญาตสำหรับเฮลิคอปเตอร์

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช ๒๔๗๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดชื่อนามบินอนุญาตสำหรับเฮลิคอปเตอร์ไว้ ดังต่อไปนี้ คือ

สวนลุมพินี (จังหวัดพระนคร)	หัวหิน (จังหวัดประจวบคีรีขันธ์)
สนามเสือป่า จังหวัดพระนคร	จังหวัดสุรินทร์
บางพระ (จังหวัดชลบุรี)	ภูเกตุ (จังหวัดขอนแก่น)
บางแสน (จังหวัดชลบุรี)	จังหวัดสุโขทัย
อำเภอเมือง ชลบุรี (จังหวัดชลบุรี)	จังหวัดสุพรรณบุรี
เขาใหญ่ (จังหวัดนครราชสีมา)	จังหวัดกาญจนบุรี
พิมาย (จังหวัดนครราชสีมา)	จังหวัดนครปฐม
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	

ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๐๖

พลโท พงษ์ ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๐ ร.จ. ๒๔๗๗ ตอนที่ ๓๐๗ (แผนกราชกิจฯ) ลงวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๐๖)

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดสนามบินอนุญาตสำหรับเฮลิคอปเตอร์

อนึ่งอธิบดีประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๐๖ เรื่องกำหนดสนามบินอนุญาตสำหรับเฮลิคอปเตอร์ ซึ่งกำหนดให้ภูกระดึง (จังหวัดขอนแก่น) เป็นสนามบินอนุญาตสำหรับเฮลิคอปเตอร์แล้วนั้น ปรากฏว่าตลาดเคลื่อน เพราะสถานที่ตั้งภูกระดึงอยู่ในบริเวณตำบลสีฐาน อำเภอวังสมบูรณ์ จังหวัดเลย ฉะนั้นอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พุทธศักราช ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดให้ภูกระดึง (จังหวัดเลย) เป็นสนามบินอนุญาตสำหรับเฮลิคอปเตอร์

ประกาศ ณ วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๐๗

พลโท พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๘๓ ว.จ. ๖๘๕ ตอนที่ ๒๕ (แผนกรวาทกิจฯ) ลงวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๐๗)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ดังต่อไปนี้ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

๑. เขตบริเวณ ใกล้เคียงสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ ที่ตำบลทุ่งมหาเมฆ อำเภอยานนาวา จังหวัดพระนคร

อาณาบริเวณโดยรอบ สถานที่ตั้ง เครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดิน อากาศ เริ่มตั้งแต่จุด ๑๖๐ เมตร จากหัวถนนขึ้นอากาศต่อถนนศรีบำเพ็ญเลียบบตามแนวด้านในของถนนขึ้นอากาศไปจดถนนนางลิ้นจี่ เลี้ยวขวาเลียบบตามแนวด้านในของถนนนางลิ้นจี่ไปจดถนนระหว่างถนนนางลิ้นจี่กับซอยสวนพลู เลี้ยวขวาเลียบบตามแนวด้านในของถนนระหว่างถนนนางลิ้นจี่กับซอยสวนพลูไปจดซอยสวนพลู เลี้ยวซ้ายเลียบบตามแนวซอยสวนพลูด้านในไปอีก ๒๒๐ เมตร เลี้ยวขวาตามแนว ๖๕ องศาจากทิศเหนือไปเป็นระยะทาง ๖๐๐ เมตร แล้วเลี้ยวขวาตามแนว ๑๓๓ องศา จากทิศเหนือไปจดจุดแรกตั้งแนวเขตปรากฏตามแผนที่ ก. แนบท้ายประกาศ

๒. เขต บริเวณ ใกล้เคียงสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศที่ตำบลพระโขนง อำเภอพระโขนง จังหวัดพระนคร

อาณาบริเวณ โดยรอบสถานที่ตั้ง เครื่องอำนวยความสะดวก ในการ เดินอากาศเริ่มตั้งแต่จุดด้านตะวันออกของถนนสุขุมวิท ตรงหลักกิโลเมตรที่ ๑๓.๗๔๙ ทำมุมฉากตรงไปทางคลองจั่นเป็นระยะทาง ๑ กิโลเมตร เลี้ยวขวาดังฉากไปเป็นระยะทาง ๑ กิโลเมตร เลี้ยวขวาดังฉากไปเป็นระยะทาง ๑ กิโลเมตรจนจดถนนสุขุมวิท แล้วเลี้ยวขวาเลียบบถนนสุขุมวิทด้านตะวันออกไปจนจดจุดแรก ตั้งแนวเขตปรากฏตามแผนที่ ข. แนบท้ายประกาศ

๓. เขตบริเวณ ใกล้เคียง สถานที่ตั้งเครื่อง อำนวย ความ สะดวก ใน การเดิน
อากาศ ที่ตำบลหลักสี่ อำเภอบางเขน จังหวัดพระนคร

อาณาบริเวณ โดยรอบสถานที่ตั้งเครื่อง อำนวย ความ สะดวก ในการ เดินอากาศ เริ่ม
ตั้งแต่จุด ๓๕๐ เมตร จากจุดที่ถนนสายหลักสี่-ปากเก็ดตัดกับคลองถนนเลียบตามแนวถนน
สายหลักสี่-ปากเก็ดด้านซ้ายไปทางด้านทางรถไฟสายเหนือ เป็นระยะทาง ๒๐๐ เมตร
เลี้ยวซ้ายตรงฉากไปเป็นระยะทาง ๓๐๐ เมตร เลี้ยวซ้ายตรงฉากไปเป็นระยะทาง ๒๐๐ เมตร
แล้วเลี้ยวซ้ายตรงฉากวกมาจุดแรก ตั้งแนวเขตปรากฏตามแผนที่ ค. แนบท้ายประกาศ

๔. เขตบริเวณ ใกล้เคียง สถานที่ตั้งเครื่อง อำนวย ความ สะดวก ใน การเดิน
อากาศ ที่ตำบลรังสิต อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี

อาณาบริเวณโดยรอบ สถานที่ตั้งเครื่อง อำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเริ่มตั้ง
แต่จุด ๒๒๕ เมตร จากจุดที่ถนนสายรังสิต-ธัญบุรีตัดกับคลอง ๒ เลียบตามแนวด้าน
ซ้ายของถนนสายรังสิต-ธัญบุรีไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทาง ๑,๒๕๐ เมตร เลี้ยวซ้าย
ตรงฉากไปเป็นระยะทาง ๑,๒๕๐ เมตร เลี้ยวซ้ายตรงฉากไปเป็นระยะทาง ๑,๒๕๐ เมตร
แล้วเลี้ยวซ้ายวกมาจุดแรกตั้งแนวเขตปรากฏตามแผนที่ ง. แนบท้ายประกาศ

ประกาศ ณ วันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๔๙๘

จอมพลอากาศ ฟิน รณนภากาศ ฤทธาคนี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๒ ร.จ. ๑๔๓๒ ตอนที่ ๔๕ (แผนกราชกิจฯ) ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๔๙๘)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินดอนเมืองเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณโดยรอบสนามบินดอนเมือง เริ่มตั้งแต่จุดด้านตะวันออกของทางรถไฟสายเหนือตรงหลักกิโลเมตรที่ $\frac{๒๕}{๓๐๐}$ ท่ามมุม ๓๕ องศา กับทางรถไฟสายเหนือ ตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือเป็นระยะทางยาว ๑.๖๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามมุมฉากตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือผ่านถนนพหลโยธินถึงด้านตะวันตกเฉียงเหนือ วัดไทยศพลดเจริญเป็นระยะทางยาว ๒.๘๕๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามมุมฉากตรงไปทางอำเภอบางเขนเป็นระยะทางยาว ๘.๘๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามมุมฉากตรงไปทางทิศตะวันตกเป็นระยะทางยาว ๒.๘๕๐ กิโลเมตร โดยผ่านทางรถไฟสายเหนือบริเวณสถานีหลักสี่ แล้วเลี้ยวขวาท่ามมุมฉากตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ตรงไปจุดหลักกิโลเมตรที่ $\frac{๒๕}{๓๐๐}$ ของทางรถไฟสายเหนือ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นเป็นระยะทางยาว ๗.๓๐๐ กิโลเมตร ดังแนวกว้างตามแผนที่ที่แนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๐๐

พลอากาศโท เฉิมเกียรติ วัฒนางกูร

รัฐมนตรีช่วยว่าการ ฯ รักษาราชการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๔ ร.จ. ๑๔๓๖ ตอนที่ ๕๖ (แผนกรวชกิจจาฯ) ลงวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๐๐)

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินหัวหินเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณโดยรอบสนามบินหัวหิน เริ่มตั้งแต่จุดด้านตะวันตกของทางรถไฟสายใต้ตรงหลักกิโลเมตรที่ $\frac{๒๐๑}{๘๐๐}$ ท่ามม ๒๔ องศา กับแนวทางรถไฟ โดยผ่านแนวทางหลวงสายเพชรเกษม ตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เป็นระยะทางยาว ๒.๕๐๐ กิโลเมตร แล้วเลาะเลียบชายฝั่งทะเลไปทางทิศใต้เป็นระยะทางยาว ๕.๓๐๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาไปในทิศทาง ๓๓๘ องศาจากเหนือ (แอซิมูท ๓๓๘ องศาเหนือ) เป็นระยะทางยาว ๑.๖๕๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวซ้ายท่ามม ๖๓ องศา ตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้เป็นระยะทางยาว ๑.๖๕๐ กิโลเมตร โดยผ่านแนวทางหลวงสายเพชรเกษมและแนวทางรถไฟสายใต้ แล้วเลี้ยวขวาท่ามมฉากตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือเป็น ระยะทางยาว ๒.๑๐๐ กิโลเมตร เลี้ยวขวาท่ามมฉากตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือเป็นระยะทางยาว ๒.๗๕๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวซ้ายท่ามม ๑๑๘ องศาตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือเป็นระยะทางยาว ๓.๔๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามมฉากตรงไปประจบด้านตะวันตกของทางรถไฟสายใต้ที่หลักกิโลเมตร $\frac{๒๐๑}{๘๐๐}$ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้น ดังแนวเขตปรากฏตามแผนที่แนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๐๐

พลโท บ. เทพหัสดิน ณ อยุธยา

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๔ ร.จ. ๑๙๕๘ ตอนที่ ๖๘ (แผนกรวชกิจจาว) ลงวันที่ ๓๓ สิงหาคม ๒๕๐๐)

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินสงขลาเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณโดยรอบสนามบินสงขลา เริ่มแต่จุดศูนย์กลางของแนวทางหลวงสายกาญจนบุรีตรงหลักกิโลเมตรที่ ๔.๕๕๐ ทำมุมแฉิมมุข ๓๐๙ องศา ๔๐ ลิปดาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ โดยผ่านทางรถไฟสายใต้ระหว่างหาดใหญ่-สงขลา ที่หลักกิโลเมตร $\frac{๙๕๔}{๘๕๐}$ จนถึงชายฝั่งทะเลสาบสงขลาเป็นระยะทางยาว ๒.๖๐๐ กิโลเมตร แล้วเลียบชายฝั่งทะเลสาบสงขลาไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือเป็นระยะทางยาว ๓.๑๐๐ กิโลเมตร ต่อจากนั้นเลี้ยวขวาทำมุมแฉิมมุข ๔๐ องศาเหนือ ตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงชายฝั่งทะเลหลวงเป็นระยะทางยาว ๖๕๐ เมตร แล้วเลี้ยวขวาเลียบชายฝั่งทะเลหลวงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้โดยอ้อมแหลมสมิรา และอ้อมเขาเก้าเส้งรวมเป็นระยะทางยาว ๘.๙๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวากำมุมแฉิมมุข ๒๒๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้เป็นระยะทางยาว ๗๐๐ เมตร จากนั้นเลี้ยวขวากำมุมแฉิมมุข ๓๐๙ องศา ๔๐ ลิปดาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ โดยผ่านบ้านทุ่งใหญ่ ผ่านเขารูปช้าง และผ่านทางหลวงจังหวัดสายลำโรง-ทุ่งหวังตรงหลักกิโลเมตรที่ ๐.๖๕๐ ประจบกับศูนย์กลางของแนวทางหลวงสายกาญจนบุรีตรงหลักกิโลเมตรที่ ๔.๕๕๐ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นดังแนวเขตปรากฏตามแผนที่แนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๐๑

พลตรี พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๕ ร.จ. ๑๕๗๗ ตอนที่ ๔๑ (แผนกรวชกิจจา ฯ) ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๐๑)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ตำบลแพรงตาสา (บางป่ง) อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ดังต่อไปนี้เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณโดยรอบสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เริ่มตั้งแต่จุดกึ่งกลางถนน ๑๐๐ เมตร จากปากถนนที่บรรจบกับทางหลวงสายสุขุมวิทตรงที่ ๓๑.๘๑๕ กม. ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือเป็นเส้นตั้งฉากไปบรรจบกับปากลำรางสาธารณะประโยชน์ ซึ่งบรรจบกับคลองหัวลำภูราย แล้วขยายไปทางทิศเหนือพุ่งเป็นเส้นตรงไปบรรจบกับปากลำราง ซึ่งบรรจบกับคลองยายหุ่น แล้วขยายไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือไปตามคลองยายหุ่น ลำบางไม้ คลองเขาวัง จนถึงปากคลองเขาวังซึ่งบรรจบกับคลองนาเกลือพุ่งตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือเป็นเส้นตั้งฉากกับคลองนาเกลือไปบรรจบกับคลองแพรงตาแก้ว แล้วขยายไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ไปบรรจบกับปลายเขาระตาเรือง แล้วขยายไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้พุ่งเป็นเส้นตรงไปบรรจบกับปากคลองแพรงตาสา ซึ่งบรรจบกับคลองนา แล้วขยายไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เป็นเส้นตรงไปบรรจบกับปากลำรางแพรงใหญ่ ซึ่งบรรจบกับแพรงตลอด แล้วขยายไปทางทิศตะวันออกพุ่งตรงไปบรรจบกับจุดเริ่มต้น ดังแนวเขตปรากฏตามแผนที่แนบ

ประกาศ ณ วันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๐๕

พลโท พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๙ ว.จ. ๑๕๑๖ ตอนที่ ๖๒ (แผนกรวชกิจฯ) ลงวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๐๕)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ตำบลบางปู อำเภอเมืองสมุทรปราการ ตำบลบางเพรียง อำเภอบางบ่อ ตำบลบางปลา (บางลาว) อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ดังต่อไปนี้ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณโดยรอบสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เริ่มตั้งแต่จุดกิโลเมตรที่ ๔๘.๔๗๕ ริมถนนสุขุมวิท ด้านเหนือจากพระนครมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือเป็นเส้นตรงไปจุดปากคลองหนึ่งและคลองตรงบรรจบกัน ซึ่งอยู่ในตำบลบางปู อำเภอเมืองสมุทรปราการ หักไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือเป็นเส้นตรงไปบรรจบกึ่งกลางปลายลำรางตาเพียน ซึ่งอยู่ในเขตตำบลบางปู อำเภอเมืองสมุทรปราการ และหักมุ่งชนทิศเหนือไปตามกึ่งกลางลำรางตาเพียนไปถึงกึ่งกลางคลองนาเกลือ และวกไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือตามกึ่งกลางลำคลองนาเกลือจนถึงกึ่งกลางปากลำราง ซึ่งบรรจบกับคลองนาเกลือ และวกขึ้นเหนือตามกึ่งกลางลำราง ซึ่งอยู่ในเขตตำบลบางเพรียง อำเภอบางบ่อไปจุดเส้นเขตตำบลบางลาว วกไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือเป็นเส้นตรงจุดกึ่งกลางปากคลองหก และคลองตาสามบรรจบกัน และวกไปทางทิศตะวันตกตามกึ่งกลางลำคลอง จนถึงปากคลองหก ซึ่งบรรจบกับคลองชลประทานบางปลา หักลงทิศใต้ตามกึ่งกลางลำคลองบางลาวจนถึงคลองสองซึ่งตัดกับคลองบางลาว วกลงทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามกึ่งกลางลำรางสาธารณประโยชน์ซึ่งอยู่ในเขตตำบลบางลาว อำเภอบางพลี มาบรรจบกับคลองจีนทักซึ่งอยู่ต่อเขตระหว่างตำบลบางลาว อำเภอบางพลี และตำบลบางปู อำเภอเมืองสมุทรปราการ ต่อกันและมุ่งไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ เป็นเส้นตรงไปบรรจบที่คลองใหม่ตัดถนนสุขุมวิท

ด้านเหนือ และพุ่งไปทางทิศตะวันออกตามริมถนนสุขุมวิทด้านเหนือบรรจบกับจุดกิโลเมตร
ที่ ๔๘.๔๗๔ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นตั้งแนวเขตปรากฏตามแผนที่แนบ

ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๐๕

พลโท พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๘๐ ร.จ. ๒๗ ตอนที่ ๕ (แผนกรวชกิจจฯ) ลงวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๐๖)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง การประกอบกิจการค้าในการเดินอากาศ

เนื่องจากกระทรวงคมนาคม เป็นเจ้าหน้าที่รักษาการอันเกี่ยวกับการประกอบกิจการค้าในการเดินอากาศ ตามความในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดกระทรวงเจ้าหน้าที่ รักษาการตามพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พุทธศักราช ๒๔๗๑ พุทธศักราช ๒๔๘๖ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติกำหนดกระทรวงเจ้าหน้าที่รักษาการตามพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พุทธศักราช ๒๔๗๑ (ฉบับที่ ๒) พุทธศักราช ๒๔๘๔ จึงขอประกาศให้ทราบทั่วกันว่า การประกอบกิจการค้าในการเดินอากาศ จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐบาล หรือสัมปทานก่อน ตามความในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัย หรือผาสุกแห่งสาธารณชน (ฉบับที่ ๒) พุทธศักราช ๒๔๘๕ ฉะนั้นผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการค้าในการเดินอากาศ ให้ยื่นคำขอและแสดงคุณสมบัติ และหลักฐานต่างๆ ต่อกระทรวงคมนาคมได้ที่กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ตามแบบและวิธีการซึ่งขอทราบได้ที่สำนักงานการบินพลเรือนกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม

ประกาศ ณ วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๘

จอมพลอากาศ ฟิน รณนภากาศ ฤทธาคนี

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(๗๒ ร.จ. ๔๒๘ ตอนที่ ๑๖ (แผนกรวชกิจจฯ) ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๘)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความ ในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ภูเก็ตเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณโดยรอบสนามบินภูเก็ตเริ่มแต่จุดศูนย์กลางของแนวทางหลวงสายภูเก็ต — ท่าฉัตรไชย ตรงหลัก กิโลเมตรที่ $\frac{๒๕}{๓๐๐}$ ทำมุมแฉิมมุข ๙๐ องศาเหนือตรง ไปจนถึงปากคลองมาปรกชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกเป็นระยะทางยาว ๑.๓๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวา เลียบชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกไปทางทิศใต้ผ่านปากคลองพยนจนถึงปากคลองมะพร้าว รวมเป็นระยะทางยาว ๒.๒๐๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาทำมุมแฉิมมุข ๒๗๐ องศาเหนือ ตรงไป ทางทิศตะวันตก โดยผ่าน แนวทาง หลวงสายภูเก็ต — ท่าฉัตรไชย ตรงหลัก กิโลเมตรที่ $\frac{๒๗}{๓๐๐}$ ผ่านเขาหัวนอนรวมเป็นระยะทางยาว ๓.๘๕๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวซ้ายทำมุมแฉิมมุข ๒๑๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านบ้านโคกมุตและเขาฝั่งศพรวมเป็น ระยะทางยาว ๓.๕๐๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาทำมุมแฉิมมุข ๓๐๐ องศาเหนือตรงไป ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ จนถึงชายฝั่งมหาสมุทรอินเดียเป็นระยะทางยาว ๑.๖๒๕ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาเลียบชายฝั่งมหาสมุทรอินเดียไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทิศเหนือ รวม เป็นระยะทางยาว ๕.๖๒๕ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาทำมุมแฉิมมุข ๙๐ องศาเหนือตรงไป ทางทิศตะวันออกเป็นระยะทางยาว ๓๐๐ เมตร แล้วเลี้ยวซ้ายทำมุมแฉิมมุข ๓๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือเป็นระยะทางยาว ๒.๙๐๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวา ทำมุมแฉิมมุข ๑๒๐ องศาเหนือ ตรงไปทางทิศ ตะวันออกเฉียงใต้ เป็นระยะทางยาว ๒.๐๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาทำมุมแฉิมมุข ๒๑๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านเขาไม้แก้วและเขาหัวนอนรวมเป็นระยะทางยาว ๑.๗๕๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวซ้าย

๗๔

ท่ามุ่มแอซิมูธ ๙๐ องศาเหนือไปทางทิศตะวันออกประจบกับจุดศูนย์กลางบนเส้นทางหลวงสาย
ภูเก็ต-ท่าฉัตรไชย ตรงหลักกิโลเมตรที่ $\frac{๒๙}{๓๐๐}$ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นตั้งแนวเขตปรากฏตามแผนที่
ที่แนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๐๑

พลตรี พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๕ ตอนที่ ๔๑ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๐๑)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง การกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินประจวบ, จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณโดยรอบสนามบินประจวบ เริ่มแต่จุดศูนย์กลางของแนวทางรถไฟสายใต้ตรงหลักกิโลเมตรที่ $\frac{303}{500}$ ทำมุมเอซิมุติ ๘๐ องศาเหนือ ตรงไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทางยาว ๕๐๐ เมตร จากนั้นเลี้ยวซ้ายทำมุมเอซิมุติ ๓๕๕ องศาเหนือ ตรงไปทางทิศเหนือเป็นระยะทางยาว ๒.๘๕๐ เมตร แล้วเลี้ยวขวาทำมุมเอซิมุติ ๘๘ องศาเหนือ ตรงไปทางทิศตะวันออกจนจดชายฝั่งทะเลหลวงเป็นระยะทางยาว ๘๕๐ เมตร จากนั้นเลี้ยวขวาเลียบชายฝั่งทะเลหลวงตรงไปทางทิศใต้ผ่านเขาช่องกะจก, ผ่านบ้านเกาะหลัก แล้ววกอ้อมเขาฉลัมหมวกเลียบชายฝั่งทะเลหลวงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านบ้านคุ่มมะนาว รวมเป็นระยะทางยาว ๘.๖๒๕ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาทำมุมเอซิมุติ ๒๖๕ องศาเหนือ ตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ โดยผ่านแนวทางรถไฟสายใต้ตรงหลักกิโลเมตรที่ $\frac{305}{500}$ ผ่านทุ่งหนองบัว รวมเป็นระยะทางยาว ๔.๒๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาทำมุมเอซิมุติ ๓๕๕ องศาเหนือ ตรงไปทางทิศเหนือเป็นระยะทางยาว ๒.๐๐๐ กิโลเมตร ต่อจากนั้นเลี้ยวขวาทำมุมเอซิมุติ ๘๐ องศาเหนือ ตรงไปทางทิศตะวันออก โดยผ่านบ้านหนองบนนาค ไปประจบกับศูนย์กลางของแนวทางรถไฟสายใต้ที่หลักกิโลเมตร $\frac{303}{500}$ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้น ดังแนวเขตปรากฏตามแผนที่ที่แนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๐๑

พลตรี พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๕ ตอนที่ ๕๑ ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๐๑)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินลำปางเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณ โดยรอบสนามบิน ลำปาง เริ่มแต่จุดศูนย์กลาง แนวทางรถไฟ สายเหนือ ตรงหลักกิโลเมตรที่ $\frac{๖๓๗}{๒๐๐}$ ท่ามุ่มแอขิมู ๒๖๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตก โดยผ่านลำเหมืองชลประทานเป็นระยะทางยาว ๐.๗๕๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามุ่มแอขิมู ๓๕๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศเหนือ ผ่านแนวทางการรถไฟสายเหนือตรงหลักกิโลเมตรที่ $\frac{๖๓๗}{๒๐๐}$ ผ่านแนวทางหลวงสายพหลโยธินตรงหลักกิโลเมตรที่ $\frac{๒}{๗๕๐}$ ผ่านลำน้ำวังรวมเป็นระยะทางยาว ๗.๕๐๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวา ท่ามุ่มแอขิมู ๙๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทางยาว ๒.๐๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามุ่มแอขิมู ๑๗๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศใต้ ผ่านทางหลวงสายพหลโยธินตรงหลักกิโลเมตรที่ ๕ ผ่านวัดจองค์ำ, ผ่านลำเหมืองชลประทาน, ผ่านบ้านหนองปลั่ง และผ่านบ้านโคกหัวช้าง รวมเป็นระยะทางยาว ๗.๕๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามุ่มแอขิมู ๒๖๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกประจบกับศูนย์กลางแนวทางรถไฟสายเหนือตรงหลักกิโลเมตรที่ $\frac{๖๓๗}{๒๐๐}$ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้น ดังแนวเขตปรากฏตามแผนที่แนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๐๑

พลตรี พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๕ ตอนที่ ๔๑ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๐๑)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินแม่สอดเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณโดยรอบสนามบินแม่สอด เริ่มแต่จุดศูนย์กลางของแนวทางหลวงสายอินทรีศรี ซึ่งอยู่ห่างว่าการอำเภอแม่สอดไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทาง ๕๐๐ เมตร ทำมุมเอซิมูธ ๒๓๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ โดยผ่านบ้านหนองกิ่งฟ้า ผ่านห้วยแม่ดาวไปประจบกับฝั่งลำน้ำเมยรวมเป็นระยะทางยาว ๘.๓๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาเลียบตามฝั่งลำน้ำเมยไปทางทิศเหนือเป็นระยะทางยาว ๒.๘๐๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาทำมุมเอซิมูธ ๕๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านห้วยแม่ดาว, ผ่านห้วยแม่สอด ผ่านบ้านสอต รวมเป็นระยะทางยาว ๖.๖๗๕ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาทำมุมเอซิมูธ ๑๔๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านวัดป่าใหม่ (พม่า) และห้วยแม่สอดประจบกับศูนย์กลางของแนวทางหลวงสายอินทรีศรี ซึ่งอยู่ห่างว่าการอำเภอแม่สอด ไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทางยาว ๕๐๐ เมตร ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นตั้งแนวเขตปรากฏตามแผนที่แนบท้ายประกาศนี้.

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๐๑

พลตรี พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๕ ตอนที่ ๔๑ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๐๑)

ประกาศกระทรวงคมนาคม, เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินอุบลราชธานีเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณโดยรอบสนามบินอุบลราชธานี เริ่มแต่จุดศูนย์กลางของแนวทางหลวงสายขยางกูรตรงหลักกิโลเมตรที่ ๑.๓๐๐ ทำมุมเอซิมุช ๗๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยผ่านถนนเทพโยธิตายไปอำเภอวังตระการพิชผลไปเป็นระยะทางยาว ๕.๔๕๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาทำมุมเอซิมุช ๑๖๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ โดยผ่านปลายลำห้วยวังนองไปเป็นทางยาว ๒.๐๐๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาทำมุมเอซิมุช ๒๕๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ โดยผ่านลำห้วยวังนอง ผ่านบ้านดู่ ผ่านตัวเมืองอุบลราชธานี ผ่านวัดสุทัศน์ วัดไชย และผ่านลำห้วยลำมูลน้อย รวมเป็นระยะทางยาว ๘.๔๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาทำมุมเอซิมุช ๓๔๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือเป็นระยะทางยาว ๒.๐๐๐ กิโลเมตร ต่อจากนั้นเลี้ยวขวาทำมุมเอซิมุช ๗๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยผ่านปลายห้วยลำมูลน้อยไปประจบกับศูนย์กลางแนวทางหลวงสายขยางกูรตรงหลักกิโลเมตรที่ ๑.๓๐๐ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้น ดังแนวเขตปรากฏตามแผนที่แนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๐๑

พลตรี พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๕ ตอนที่ ๔๑ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๐๑)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๗๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียง สนามบินอุดรธานีเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณโดยรอบสนามบินอุดรธานีเริ่มแต่จุดศูนย์กลางของ แนวทาง หลวงสาย โปธิ์ศรีตรงหลักกิโลเมตรที่ ๑.๗๐๐ ท่ามุ่มแฮะมิอ ๔๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านบ้านหนองบัวและหนองเหล็กไปเป็นระยะทางยาว ๑.๖๕๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามุ่มแฮะมิอ ๑๓๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านบ้านหนองเหล็กเป็นระยะทางยาว ๒.๐๐๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาท่ามุ่มแฮะมิอ ๒๒๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านบ้านดงขาม, ผ่านทางหลวงสายโปธิ์ศรีตรงหลักกิโลเมตรที่ ๓.๗๖๐ รวมเป็นระยะทางยาว ๒.๕๕๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวซ้ายท่ามุ่มแฮะมิอ ๑๓๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านบ้านเขไปเป็นระยะทางยาว ๒.๒๐๐ กิโลเมตร ต่อจากนั้นเลี้ยวขวาท่ามุ่มแฮะมิอ ๒๒๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านแนวทางรถไฟสาย ขอนแก่น - อุดรธานี ตรงหลักกิโลเมตรที่ $\frac{๕๖๓}{๒๕๐}$ และผ่านแนวทางหลวงสาย ทหารตรงหลักกิโลเมตรที่ ๑๙๐.๙๕๐ รวมเป็นระยะทางยาว ๒.๐๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามุ่มแฮะมิอ ๓๑๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านหนองหัวแตกเป็นระยะทางยาว ๒.๒๐๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวซ้ายท่ามุ่มแฮะมิอ ๒๒๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ผ่านห้วยหมากแข้งไปเป็นระยะทางยาว ๓.๑๗๕ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามุ่มแฮะมิอ ๓๑๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ เป็นระยะทางยาว ๒.๐๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามุ่มแฮะมิอ ๔๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นระยะทางยาว ๓.๑๗๕ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวซ้ายท่ามุ่มแฮะมิอ ๓๑๕ องศาเหนือ

ตรงไป ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านทางหลวงสาย นเรศวร ตรงหลัก กิโลเมตร ที่ ๒.๕๕๐ ผ่านบ้านดงนาดี รวมเป็นระยะทางยาว ๔.๒๕๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาทำมุมแอซิมุท ๔๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านแนวทางหลวงสายโพธิ์ศรีไปเป็นระยะทางยาว ๒.๐๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาทำมุมแอซิมุท ๑๓๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านวัดโพธิสมภรณ์, ผ่านตัวเมืองอุดรธานี, ผ่านแนวทางหลวงสายนเรศวรตรงหลักกิโลเมตรที่ ๐.๘๕๐ และผ่านแนวทางหลวงสายทหารตรงหลักกิโลเมตรที่ ๑๙๖.๐๐๐ รวมเป็นระยะทางยาว ๔.๒๕๐ กิโลเมตร ต่อจากนั้นเลี้ยวซ้ายทำมุมแอซิมุท ๔๕ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านแนวทางรถไฟสายขอนแก่น - อุดรธานี ตรงหลักกิโลเมตรที่ $\frac{๕๖๗}{๗๐๐}$ ไปประจบกับศูนย์กลางของแนวทางหลวงสายโพธิ์ศรีที่หลักกิโลเมตรที่ ๑.๗๐๐ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้น ดังแนวเขตปรากฏตามแผนที่ที่แนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๐๑

พลตรี พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๗๕ ตอนที่ ๔๑ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๐๑)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินนครพนมเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ คือ

อาณาบริเวณโดยรอบสนามบินนครพนมเริ่มแต่จุดศูนย์กลางของแนวทางหลวง สายชยางกูร ตรงหลักกิโลเมตรที่ ๒๖๙ ท่ามุ่มแะชิมือ ๒๔๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้เป็นระยะทางยาว ๑.๓๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาท่ามุ่มแะชิมือ ๓๐๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านบ้านน้อยกลาง ผ่านแนวทางหลวงสายมิตรไทย ตรงหลักกิโลเมตร $\frac{๒๓๕}{๕๐}$ และผ่านหนองเย็น รวมเป็นระยะทางยาว ๗.๕๐๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาท่ามุ่มแะชิมือ ๖๐ องศาเหนือตรงไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านแนวทางหลวงสายนครพนม-ท่าอุเทน-บังภาพ ตรงหลักกิโลเมตร ๓ ไปจุดฝั่งลำน้ำโขง รวมเป็นระยะทางยาว ๐.๘๐๐ กิโลเมตร แล้วเลี้ยวขวาเลียบลำน้ำโขงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เป็นระยะทางยาวประมาณ ๗.๘๕๐ กิโลเมตร จากนั้นเลี้ยวขวาท่ามุ่มแะชิมือ ๒๔๐ องศาเหนือ ตรงไป ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ ประจบศูนย์กลาง ของแนวทางหลวงสายชยางกูร ตรงหลักกิโลเมตรที่ ๒๖๙ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้น ดังแนวเขตปรากฏตามแผนที่ที่แนบท้ายประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๐๑

พลตรี พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ราชกิจจานุเบกษา ฯ เล่ม ๗๕ ตอนที่ ๔๑ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๐๑)

ประกาศกระทรวงคมนาคม

เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ และมาตรา ๕๗ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ตำบลเสื่อโฮก อำเภอเมืองชัยนาท จังหวัดชัยนาท เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ดังต่อไปนี้

อาณาบริเวณ โดยรอบสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเริ่มตั้งแต่จุดด้านขวาของปากคลอง ๓ ซึ่งบรรจบกับคลองชัยนาท-ป่าสัก เลียบตามแนวริมคลอง ๓ ด้านขวาไปทางทิศใต้ผ่าน ถนนพหลโยธินจนถึงจุดที่คลอง ๓ บรรจบลำรางสาธารณประโยชน์และลำรางระบายน้ำของชลประทานตัดกัน จากนั้นเลี้ยวซ้ายทำมุม ๑๒๕ องศา ไปทางทิศตะวันออก เลียบตามลำรางระบายน้ำของชลประทาน แล้วตรงออกไปจุดคลอง ๕ จากนั้นเลี้ยวซ้ายทำมุม ๘๐ องศาเลียบตามแนวริมคลอง ๕ องศา ด้านซ้ายผ่านถนนพหลโยธินจนถึงจุดที่ปากคลอง ๕ ด้านซ้ายบรรจบกับคลองชัยนาท-ป่าสัก เลี้ยวซ้ายทำมุม ๘๘ องศา ไปทางทิศตะวันตก เลียบตามแนวริมคลองชัยนาท-ป่าสัก จนบรรจบกับจุดเริ่มต้นดังแนวเขตปรากฏตามแผนที่แนบ

ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๐๘

พลโท พ. ปุณณกันต์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๘๒ ตอนที่ ๑๕ ลงวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๘)

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๑ - ค่าธรรมเนียมขึ้นลงและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน

(ข้อบังคับฉบับนี้ถูกยกเลิกโดยข้อบังคับ ฯ ฉบับที่ ๗ เรื่องค่าธรรมเนียมขึ้นลงและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน จึงไม่พิมพ์ไว้)

(๗๑ ร.จ. ๘ ตอนที่ ๘๓ (แผนกราชกิจฯ ฯ) ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๔๙๗)

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๒ - หน่วยมิติที่ใช้ใช้ในการสื่อสารระหว่างอากาศกับพื้นดิน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗
คณะกรรมการ การบินพลเรือน โดยอนุมัติ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับไว้
ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑. หน่วยมิติในการสื่อสารระหว่างอากาศกับพื้นดินมี ๒ บัญชี คือ หน่วยมิติ
ในสตมภ์ ๑ เรียกว่า “ตารางหน่วยมิติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ”
ในสตมภ์ ๒ เรียกว่า “ตารางน้ำหนักเงิน”

นิติ	สคมภ์ ๑	สคมภ์ ๒
	ตารางหน่วยนิติขององค์การ การบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ	ตารางนำเงิน
ระยะทาง	ไมล์ทะเลนับถึงเศษสิบ	ไมล์ทะเลนับถึงเศษสิบ
ระยะสูง, ความสูง, ระดับสูง และมิติของสนามบิน และ ระยะ ทางสั้น	เมตร	ฟุต
อัตราเร็วตามแนวนอน	นอต	นอต
อัตราเร็วตามแนวยืน	เมตรต่อวินาที	ฟุตต่อวินาที
อัตราเร็วของลม	นอต	นอต
ทิศทางลมสำหรับการขึ้นลง	องศาแม่เหล็ก	องศาแม่เหล็ก
ทิศทางลมสำหรับการอื่น ๆ	องศาจริง	องศาจริง
ระยะและความสูงของเมฆ	เมตร	ฟุต
ทัศนวิสัย	กิโลเมตร (หรือเมตร)	ไมล์ทะเล (หรือหลา)
การตั้งเครื่องวัดสูง	มิลลิบาร์	มิลลิบาร์
อุณหภูมิ	เซนติเกรด	เซนติเกรด
น้ำหนัก	กิโลกรัม	ปอนด์
เวลา	นาฬิกาและนาที เวลามัธยม กรีนิช	นาฬิกาและนาที เวลามัธยมกรีนิช

ข้อ ๒. ในการขนส่งข้าวสารซึ่งมีหน่วยมิติ ให้สถานีวิทยการบินใช้หน่วยมิติในตารางนาเงิน เว้นแต่ระยะทางและทัศนวิสัยจะใช้หน่วยมิติเป็นไมล์ และการตั้งเครื่องวัดสูงจะใช้หน่วยของปรอทด้วยก็ได้

ข้อ ๓. ในการส่งข้าวสาร ซึ่งมีหน่วยมิติจากอากาศยาน ซึ่งทำการบินระหว่างประเทศ ไปยังสถานีวิทยการบิน ให้อากาศยานใช้หน่วยมิติในตารางซึ่งสถานีวิทยการบินนั้นใช้

ข้อ ๔. ในกรณีที่อากาศยานใดไม่สามารถใช้หน่วยมิติตามตารางที่ประกาศสำหรับสถานีวิทยการบินซึ่งอากาศยานนั้นกำลังติดต่ออยู่ และร้องขอให้ใช้หน่วยมิติอื่น ให้สถานีวิทยการบินนั้นส่งข้าวสารโดยใช้หน่วยมิติตามที่อากาศยานนั้นร้องขอได้

ข้อ ๕. ในการกระจายข้าวสารจากอากาศยานไปยังสถานีวิทยการบินหลายแห่งให้ใช้หน่วยมิติที่สถานีวิทยการบินส่วนมากซึ่งเป็นฝ่ายรับข้าวสารใช้อยู่

ให้ไว้ ณ วันที่ ๗ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๘๘

จอมพลอากาศ ^ฯ ฟิน รณนภากาศ ^ฯ อุตธานี

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

(๗๒ ว.จ. ๗๑๘ ตอนที่ ๓๖ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๔๘๘)

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๓ - การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมติว่าสมควรตราการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑. “อุบัติเหตุของอากาศยาน” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการดำเนินการบินของอากาศยาน ซึ่งกรณีนั้นได้เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่บุคคลใด ๆ ขึ้นไปบนอากาศยานโดยมีเจตนาที่จะเดินทางในอากาศ จนถึงเวลาที่บุคคลเหล่านั้นทั้งหมดได้ลงจากอากาศยาน และในกรณีที่เกิดขึ้นนั้น

ก. มีบุคคลเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บสาหัส โดยตนอยู่ใน หรือบนอากาศยานนั้น หรือโดยกระทบกับอากาศยาน หรือสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่ติดอยู่กับอากาศยานนั้น หรือ

ข. อากาศยานได้รับความเสียหายในสาระสำคัญ

“รัฐเจ้าของทะเบียน” หมายความว่า รัฐที่ได้รับอากาศยานนั้นขึ้นทะเบียนไว้

ข้อ ๒. ในการแจ้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น แก่อากาศยานต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ให้เจ้าของในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ แจ้งรายการต่อไปนี้ เท่าที่จะสามารถให้ได้โดยมิชักช้าและไม่จำเป็นต้องรอจนได้รายการสมบูรณ์แล้วจึงจะส่ง

ก) แบบอากาศยาน เครื่องหมายสัญชาติ และเครื่องหมายการจดทะเบียนของอากาศยาน

ข) ชื่อเจ้าของอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้เข้าอากาศยานนั้น (ถ้ามี)

ค) ขอนกบินผู้ควบคุมอากาศยาน

ง) วันและเวลา (เวลาตามฉันทิกวีนีช) ที่เกิดอุบัติเหตุ

จ) จุดสุดท้ายที่อากาศยานออกเดินทางและจุดที่อากาศยานนั้นตั้งใจจะไปลง

- ค) ตำแหน่งแห่งที่ของอากาศยาน คือ ใกล้เคียงกับจุดใดซึ่งจะหาได้ง่ายในแผนที่
- ข) จำนวนคนที่เสียชีวิตและจำนวนคนที่บาดเจ็บสาหัส
- ข) ลักษณะของอุบัติเหตุ และอากาศยาน ได้รับ ความเสียหาย มากน้อยเพียงใด

เท่าที่ทราบ

ข้อ ๓. ให้เจ้าของในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของในกรณีอากาศยานต่างประเทศ ส่งรายการตามที่ระบุในข้อ ๒ เฉพาะที่ยังขาดอยู่ไปยังพนักงานเจ้าหน้าที่ พร้อมทั้งขอความเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

ข้อ ๔. การทำรายงานเสนอพนักงานเจ้าหน้าที่ตามความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ให้เจ้าของในกรณีอากาศยานไทย หรือตัวแทนเจ้าของ ในกรณีอากาศยาน ต่างประเทศ แจ้งรายการ ดังละเอียด ตามข้อกำหนดท้ายข้อบังคับฉบับนี้

ให้ไว้ ณ วันที่ ๗ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๘

จอมพลอากาศ ฝั้น รณนภากาศ อุตธานี

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

(๗๒ ร.จ. ๙๓๗ ตอนที่ ๔๕ ลงวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๔๙๘)

ข้อกำหนดการรายงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

๑. รายการอุบัติเหตุ

- ก) ตำบลที่เกิดเหตุ
- ข) วันและเวลา (เวลามาชดิมกรีนิก)
- ค) ประเภท การบิน (การบินประจำ เข้าเหมา ผีกล ส่วนบุคคล
ชมภูมิประเทศ ทดลอง ฯลฯ)
- ง) ทำการบินจากที่ใดถึงที่ใด

๒. สรุปอุบัติเหตุ

(ให้รายงานเหตุที่เกิดขึ้นตั้งแต่ต้น กับแจ้งด้วยว่าเหตุเกิดในขณะทำการบิน หรือเกิดบนพื้นดิน)

๓. ข้อความเกี่ยวกับอากาศยาน

- ก) เครื่องหมายการจดทะเบียน
- ข) แบบอากาศยานและเลขหมายชุดที่ผู้สร้างกำหนด
- ค) แบบเครื่องยนต์ และเลขหมายชุดที่ผู้สร้างกำหนด เลขหมายใดติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด
- ง) ใบสำคัญการจดทะเบียนเลขที่เท่าใด
- จ) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศเลขที่เท่าใด ใช้ได้ถึงวันใด ใช้สมมุติเมื่อ
การบินเลขที่เท่าใด
- ฉ) วันเวลา (เวลามาชดิมกรีนิก) และสถานที่ตรวจความเรียบร้อยครั้งสุดท้าย
และระยะเวลาที่ใช้ได้
- ช) อากาศยานสร้างเสร็จเมื่อใด
- ซ) ชื่อและที่อยู่ของเจ้าของ
- ณ) นานักกรวม นักบินสูงสุด ที่อนุญาต ตามที่ระบุ ในใบสำคัญสมควรเดิน-
อากาศสำหรับการบินเที่ยวบิน และนักบินกรวมที่เป็นจริงในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ

- ญ) การบรรทุก ขั้วจำกัดแห่งจุดศูนย์ถ่วงที่ระบุในใบสำคัญสมควรเดินอากาศ และตำแหน่งของจุดศูนย์ถ่วงในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ และเมื่อตั้งต้นทำการบิน
- ฉ) ประวัติอากาศยาน (ให้แจ้งเวลาบินตั้งแต่สร้าง เวลาบินตั้งแต่ถอดปรับครั้งสุดท้าย และเวลาบินตั้งแต่มีการตรวจตามระยะเวลาครั้งสุดท้าย ให้แจ้งการเปลี่ยนแปลงแก้ไขที่สำคัญ)
- ค) ประวัติเครื่องประกอบหรืออุปกรณ์ (ให้แจ้งรายการละเอียดเกี่ยวกับอายุ ใช้งานตามผู้สร้างกำหนด และเวลาใช้งานตั้งแต่สร้าง และหลังจากมีการถอดปรับ)

๔. ผู้ทำการในอากาศ

ก) รายการ

รายชื่อผู้ทำการในอากาศ	หน้าที่	อายุ	ใบอนุญาตและความสามารถ			ชั่วโมงบิน		
			แบบ	เลขที่	วันหมดอายุ	ยอดรวม	กับอากาศยานแบบ	
							รวม	ภายใน ๕๐ วัน

ข) ที่อยู่ของผู้ทำการในอากาศทุกคน

- ค) ประวัติของผู้ทำการในอากาศที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ (ให้แจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับการฝึก ความชำนาญที่ผ่านมาทั้งหมดและในระยะเวลาใกล้เคียงก่อนเกิดเหตุ ถ้าอุบัติเหตุเกี่ยวกับกรณีพิเศษ เช่น การบินกลางคืน หรือการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ให้แจ้งรายละเอียดโดยสมบูรณ์ เกี่ยวกับความชำนาญของผู้ทำการในอากาศที่เกี่ยวข้องในกรณีนี้)
- ง) บัญชีผู้ทำการในอากาศที่ได้รับบาดเจ็บ
- จ) รายละเอียดอุบัติเหตุซึ่งผู้ทำการในอากาศประสบมาก่อนครั้ง^{๕๕}

๕. คนโดยสาร

- ก) รายการ

รายชื่อคนโดยสาร	สัญชาติ	ที่อยู่

- ข) บัญชีคนโดยสารที่ได้รับบาดเจ็บ

๖. ลักษณะอากาศ

- ก) ความสูงของฐานเมฆ ทิศนวิสัย ทิศทางและความเร็วของลม

อุณหภูมิ จุดน้ำค้าง ฯลฯ ในเวลาและสถานที่ที่เกิดเหตุ ถ้าอากาศเป็นปัจจัย
แห่งอุบัติเหตุ ให้แจ้งรายการเพิ่มเติมต่อไป

- ข) พยากรณ์อากาศ (ทั่วไปและ เฉพาะการบินครั้งนี้) กับนักบินได้ทราบพยากรณ์
อากาศดังกล่าวหรือไม่
- ค) ลักษณะอากาศซึ่งอาจทำให้เกิดน้ำแข็ง

๗. เครื่องช่วยการเดินอากาศ

- ก) ให้แจ้งรายการเครื่องช่วยการเดินอากาศพื้นดินที่มีให้ใช้ในการบินครั้งนี้
- ข) ให้แจ้งรายการเครื่องช่วยการเดินอากาศที่มีอยู่ในอากาศยาน
- ค) เครื่องช่วยการเดินอากาศที่ใช้และได้ผลเพียงใด

๘. บรรณัทดับเพลิง

- ก) ไฟไหม้หรือไม่
- ข) สาเหตุที่เกิดไฟไหม้
- ค) บรรณัทดับเพลิงที่ใช้และได้ผลเพียงใด

๙. คำให้การ

- ก) รายชื่อและที่อยู่ของผู้ให้การซึ่งเป็นพนักงานของเจ้าของอากาศยาน

ชื่อ	ที่อยู่	หมายเหตุ

- ข) ให้แนบคำให้การมาด้วย

๑๐. ข้อความอื่น ๆ

ข้อความอื่น ๆ ที่จำเป็นต้องต่อเติมคำให้การ

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๔ — การออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำหน้าที่ กฎทางอากาศ การอุทุนิยมวิทยา แผนภูมิเดินอากาศ การดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศของอากาศยานประจำ มีกำหนดเครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนของอากาศยาน ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน การอำนวยความสะดวกของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ การสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ บริการจราจรทางอากาศ การค้นหาและช่วยให้พ้นภัย สนามบินและบริการข่าวสาร การเดินอากาศ

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑. การออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำหน้าที่ ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๑ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๑ แห่งอนุสัญญา

ข้อ ๒. กฎทางอากาศ ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๒ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๒ แห่งอนุสัญญา

ข้อ ๓. การอุทุนิยมวิทยา ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๓ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๓ แห่งอนุสัญญา

ข้อ ๔. แผนภูมิการเดินอากาศ ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๔ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๔ แห่งอนุสัญญา

ข้อ ๕. การดำเนิน บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ ของอากาศยานประจำ มีกำหนด ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๖ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๖ แห่งอนุสัญญา

ข้อ ๖. เครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนของอากาศยาน ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๗ แห่งอนุสัญญา

ข้อ ๗. ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๘ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๘ แห่งอนุสัญญา

ข้อ ๘. การอำนวยความสะดวกของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๙ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๙ แห่งอนุสัญญา ทั้งนี้ เฉพาะส่วนที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมาย กฎและข้อบังคับของไทยในส่วนที่ว่าด้วยการศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง

ข้อ ๙. การสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๑๐ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๑๐ แห่งอนุสัญญา

ข้อ ๑๐. บริการจราจรทางอากาศ ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๑๑ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๑๑ แห่งอนุสัญญา

ข้อ ๑๑. การค้นหาและช่วยให้พ้นภัย ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๑๒ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๑๒ แห่งอนุสัญญา

(ความในข้อ ๑๑ นี้ถูกยกเลิกโดยข้อ ๑ แห่งข้อบังคับฉบับที่ ๑๒ ฯลฯ)

ข้อ ๑๒. สนามบิน ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๑๔ และบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๑๔ แห่งอนุสัญญา

ข้อ ๑๓. บริการข่าวสารการเดินอากาศ ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวก ๑๕ แห่งอนุสัญญา

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๗ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๐๐

พลโท บ. เทพหัสดิน ณ อยุธยา

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

(๗๔ ร.ก. ๑๐๕๕ ตอนที่ ๕๓ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๐๐)

ข้อบังคับ
ของคณะกรรมการการบินพลเรือน
ฉบับที่ ๕ สมุดปูมเดินทาง

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๗๗ คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความในข้อ ๕ แห่งข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๔ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๐๐ ซึ่งมีความหมายซ้ำกับข้อบังคับนี้

ข้อ ๒ สมุดปูมเดินทางของอากาศยานให้มีรายการดังต่อไปนี้

- ๑ - สัญชาติและทะเบียนของอากาศยาน
- ๒ - วัน เดือน ปี
- ๓ - รายชื่อผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน
- ๔ - การกำหนดหน้าที่ให้ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน
- ๕ - ตำบลที่อากาศยานออกเดินทาง
- ๖ - ตำบลที่อากาศยานจะไปลง
- ๗ - เวลาออก
- ๘ - เวลาถึง
- ๙ - จำนวนชั่วโมงที่ทำการบิน
- ๑๐ - ลักษณะของการบิน (ส่วนบุคคล ปฏิบัติงานทางอากาศประจำมีกำหนดหรือไม่ประจำ)
- ๑๑ - เหตุการณ์ ข้อสังเกต (ถ้ามี)
- ๑๒ - ลายมือชื่อผู้ควบคุมอากาศยาน

ข้อ ๓ การรกรายการลงในสมุดปูมเดินทาง จะต้องกระทำติดต่อกันไปด้วยหมึก
หรือดินสอถาวร

ข้อ ๔ สมุดปูมเดินทางที่กรกรายการเต็มแล้วให้เจ้าของเก็บรักษาไว้ เพื่อให้มี
หลักฐานติดต่อกัน สำหรับการดำเนินการในระยะเวลาหกเดือนย้อนหลังไป

ข้อ ๕ ถ้ามีแบบรายการทั่วไปซึ่งได้จัดทำขึ้นโดยมีข้อความเช่นที่กำหนดไว้ในข้อ ๒
อยู่ในอากาศยาน และ มีการเก็บรักษาแบบรายการทั่วไปนั้นตามที่กำหนดไว้ใน ข้อ ๔
ให้ถือว่าแบบรายการทั่วไปดังกล่าวมาเป็นสมุดปูมเดินทางได้

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๐๐

พลโท บ. เทพหัสดิน ณ อยุธยา

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

(๑๔ ว.จ. ๓๐๔๖ ตอนที่ ๖๐ ลงวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๐๐)

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๖ เรื่องหมายสัญญาณและเครื่องหมายการจดทะเบียนอากาศยาน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกข้อบังคับไว้ดังต่อไปนี้

ตอนที่ ๑ - วิเคราะห์ศัพท์

ข้อ ๑. ในข้อบังคับนี้

“เครื่องบิน” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ ที่มีกำลังขับเคลื่อน ซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากปฏิกิริยาพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีก ซึ่งติดอยู่กับที่ตลอดเวลาภายใต้ภาวะบินต่าง ๆ ที่กำหนดไว้

“นาวาอากาศ” หมายความว่า อากาศยานเบากว่าอากาศซึ่งมีกำลังขับเคลื่อน

“บัลลูน” หมายความว่า อากาศยานเบากว่าอากาศซึ่งไม่มีกำลังขับเคลื่อน

“วัสดุทนไฟ” หมายความว่า วัสดุที่สามารถทนทานต่อความร้อนได้ดีเท่าหรือดีกว่าเหล็กกล้าในเมื่อทั้งสองกรณีมีขนาดอันเหมาะสมสำหรับการใช้งานจำเพาะอย่างเดียวกัน

“เครื่องร่อน” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศไม่มีกำลังขับเคลื่อน ซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากปฏิกิริยาพลวัตของอากาศที่กระทำต่อปีก ซึ่งติดอยู่กับที่ตลอดเวลาภายใต้ภาวะบินต่าง ๆ ที่กำหนดไว้

“ไอโรเพลน” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศ ซึ่งพวยพุ่งขึ้นอยู่ได้ โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่เกิดขึ้นบนโรเตอร์อันหนึ่งหรือหลายอันที่หมุนโดยอิสระอยู่รอบแกนซึ่งตั้งอยู่เกือบเป็นแนวนอน

“อากาศยานหนักกว่าอากาศ” หมายความว่า อากาศยานใดซึ่งได้รับแรงยกในการบินส่วนใหญ่จากแรงพลวัตของอากาศ

“เฮลิคอปเตอร์” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งพlyingตัวบินอยู่ได้โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่เกิดขึ้นบนโรเตอร์อันหนึ่ง หรือหลายอันที่ขับเคลื่อนด้วยกำลังรอบแกนซึ่งตั้งอยู่เกือบเป็นแนวนอน

“อากาศยานเบากว่าอากาศ” หมายความว่า อากาศยานใดซึ่งพlyingตัวอยู่ในอากาศได้โดยอาศัยความลอยตัวของมันเองเป็นส่วนใหญ่

“ออร์นีโทปเตอร์” หมายความว่า อากาศยานหนักกว่าอากาศซึ่งพlyingตัวบินอยู่ได้โดยอาศัยปฏิกิริยาของอากาศที่กระทำต่อบีกซึ่งถูกขับให้เคลื่อนไหวยแบบกระพือเป็นส่วนใหญ่

“รัฐเจ้าของทะเบียน” หมายความว่า รัฐที่รับอากาศยานนั้นขึ้นทะเบียนไว้

ตอนที่ ๒ เครื่องหมายสัญญาติ และเครื่องหมาย

การจดทะเบียนที่กำหนดให้ใช้

ข้อ ๒. เครื่องหมายสัญญาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนที่เขียนไว้บนอากาศยานไทย ให้ประกอบด้วยหมู่อักษรโรมันห้าตัว

ข้อ ๓. เครื่องหมาย สัญญาติ สำหรับ อากาศยานไทย ให้ใช้ตัวอักษร HS นำหน้าเครื่องหมายการจดทะเบียนโดยมีเส้นขีดระหว่างเครื่องหมายทั้งสอง

ข้อ ๔. เครื่องหมาย จดทะเบียนให้ ประกอบด้วย หมู่อักษร สาม ตัวตามที่พนักงานเจ้าหน้าที่จะกำหนดให้

ข้อ ๕. หมู่ตัวอักษร ที่กำหนดให้ใช้เป็น เครื่องหมาย ทั้งสอง จะต้องไม่ซ้ำกัน กับหมู่ตัวอักษรห้าตัวที่ใช้ในรหัสสัญญาติระหว่างประเทศภาค ๒ หรือหมู่ตัวอักษรสามตัวซึ่งตั้งต้นด้วยอักษร Q (คิว) ซึ่งใช้ในรหัสคิวและสัญญาติทุกขกั S.O.S. (เอส.โอ.เอส.) หรือสัญญาติตัวอื่น ๆ ที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน เช่น XXX PAN และ TTT

หมายเหตุ สำหรับสัญญาติดังกล่าว ให้ดูข้อบังคับการสื่อสารทางไกลระหว่างประเทศ

ตอนที่ ๓ - คำแห่งที่เขียนเครื่องหมายสัญลักษณ์

และเครื่องหมายการจดทะเบียน

ข้อ ๖. เครื่องหมายสัญลักษณ์และเครื่องหมายการจดทะเบียน ให้เขียนด้วยสีไวบนอากาศยาน หรือให้ติดไว้ด้วยวิธีอื่นใดที่รับรองได้ว่าเป็นความถาวรเท่าเทียมกัน เครื่องหมายนี้จะต้องรักษาไว้ให้สะอาดและเห็นได้ตลอดเวลา

ข้อ ๗. อากาศยานเบาว่าอากาศ

ก. นาวาอากาศ เครื่องหมายบนนาวาอากาศให้มีปรากฏไว้ที่ลำตัว หรือบนผิวพื้นของแพนหาง

ในเมื่อทำเครื่องหมายไว้ที่ลำตัว เครื่องหมายนี้จะต้องอยู่แต่ข้างตามยาวของลำตัว และบนผิวลำตัวด้านบนตามเส้นสมมาตรด้วย

ในเมื่อทำเครื่องหมายไว้บนผิวพื้นของแพนหาง เครื่องหมายนี้จะต้องอยู่ที่แพนระดับและแพนดิ่ง เครื่องหมายที่แพนระดับจะต้องอยู่ด้านบนข้างขวาที่ด้านล่างข้างซ้าย ให้หัวตัวอักษรหันไปทางซ้ายหน้าของแพนระดับส่วนเครื่องหมายที่แพนดิ่งจะต้องอยู่แต่ด้านของแพนดิ่งอันล่าง เขียนตัวอักษรในแนวนอน

ข. บัลลูนรูปกลม เครื่องหมายบนบัลลูนรูปกลมให้มีปรากฏ ณ ที่สองแห่ง ซึ่งอยู่ตรงข้ามกันที่เส้นผ่านศูนย์กลางเครื่องหมายนี้ ให้อยู่ตามแนวนอนของบัลลูนใกล้เส้นรอบวงที่ใหญ่ที่สุด

ค. บัลลูนรูปไม่กลม เครื่องหมายบนบัลลูนรูปไม่กลมให้มีปรากฏ ณ ด้านข้างแต่ละด้าน เครื่องหมายนี้ให้อยู่ใกล้ภาคตัดขวางที่ใหญ่ที่สุดของบัลลูนถัดขึ้นไปจากแนวโยงกระเช้า หรือแนวจุดที่สายเคเบิลแขวนกระเช้าผูกติดอยู่

ง. อากาศยานเบาว่าอากาศทุกประเภท เครื่องหมายด้านข้างของอากาศยานเบาว่าอากาศทุกประเภทจะต้องแลเห็นได้จากข้างๆ และจากพื้นดิน

ข้อ ๘. อากาศยานหนักกว่าอากาศ

ก. ปีก เครื่องหมายของ อากาศยานหนักกว่าอากาศให้มีปรากฏบนพื้นผิวปีก ด้านบนแห่งหนึ่ง และได้โครงสร้างของปีกด้านล่างอีกแห่งหนึ่ง เครื่องหมายนั้นจะต้องทำไว้ที่ครึ่งขวาของพื้นผิวบน และครึ่งซ้ายของพื้นผิวล่างของโครงสร้างของปีก เว้นแต่เครื่องหมายนั้นจะกินที่ตลอดโครงสร้างของปีกทั้งด้านบนและด้านล่าง เท่าที่สามารถจะทำได้ เครื่องหมายจะต้องอยู่ห่างจากขอบหน้าและขอบหลังของปีกเท่ากัน หัวตัวอักษรจะต้องหันไปทางขอบหน้าของปีก

ข. ลำตัว(หรือโครงสร้างสมมูล)และแพนดิ่ง เครื่องหมายของอากาศยานหนักกว่าอากาศให้มีปรากฏที่ด้านข้างแต่ละด้านของลำตัว (หรือโครงสร้างสมมูล) ระหว่างปีกกับแพนหาง หรือที่แพนหางดิ่ง ตอนครึ่งบน ถ้าทำไว้ที่แพนหางดิ่ง ชนิดแพนเดียว เครื่องหมายนั้นจะต้องมีปรากฏอยู่ทั้งสองด้าน แต่ถ้าทำไว้ที่แพนหางดิ่งชนิดหลายแพน เครื่องหมายนั้นจะต้องมีปรากฏที่ด้านนอกของแพนอันนอก

ค. กรณีพิเศษ ถ้าอากาศยานหนักกว่าอากาศไม่มีชิ้นส่วนตรงตามที่กล่าวไว้ใน ข้อ ๘ ก. และ ข. เครื่องหมายนั้นจะต้องมีปรากฏด้วยวิธีที่จะสามารถแสดงเอกลักษณ์ของอากาศยานนั้นได้โดยง่าย

ตอนที่ ๔ - ขนาดของเครื่องหมายสัญลักษณ์

และเครื่องหมายการจดทะเบียน

ข้อ ๙. ตัวอักษรในหมู่เครื่องหมายแต่ละหมู่ที่แยกกัน จะต้องมีส่วนสูงเท่ากัน

ข้อ ๑๐. อากาศยานเบากว่าอากาศ ส่วนสูงของเครื่องหมายของอากาศยานเบากว่าอากาศจะต้องมีขนาดอย่างน้อย ๕๐ เซนติเมตร

ข้อ ๑๑. อากาศยานหนักกว่าอากาศ

ก. ปีก ส่วนสูงของเครื่องหมายที่ปีกอากาศยานหนักกว่าอากาศ จะต้อง มีขนาดอย่างน้อย ๕๐ เซนติเมตร

ข. ลำตัว (หรือโครงสร้างสมมูล) และแพนหางดิ่ง เครื่องหมายที่ลำตัว (หรือโครงสร้างสมมูล) ของอากาศยานหนักกว่าอากาศจะต้องไม่ยื่นไปถึงแนวนอกที่เห็นได้ของลำตัว (หรือโครงสร้างสมมูล) เครื่องหมายที่แพนหางดิ่งของอากาศยานหนักกว่าอากาศจะต้องทำขึ้นโดยเว้นชายขอบตามริมแพนหางดิ่งอย่างน้อย ๕ เซนติเมตร

ค. กรณีพิเศษ ถ้าอากาศยานหนักกว่าอากาศไม่มีชั้นส่วนสมนัยกับที่กล่าวไว้ใน ก. และ ข. ของข้อนี้ เครื่องหมายจะต้องทำขึ้นให้มีขนาดที่จะสามารถแสดงเอกลักษณ์ของอากาศยานนั้นได้โดยง่าย

ตอนที่ ๕ - แบบตัวอักษรสำหรับเครื่องหมายสัญลักษณ์ และเครื่องหมายการจดทะเบียน

ข้อ ๑๒. ให้ใช้อักษรโรมันตัวใหญ่โดยไม่มีลวดลาย

ข้อ ๑๓. ส่วนกว้างของตัวอักษรแต่ละตัว (นอกจาก I) และส่วนยาวของเส้นขีด- จะต้องเป็นสองในสามของส่วนสูงของตัวอักษร

ข้อ ๑๔. ตัวอักษรและเส้นขีด- ให้ทำเป็นเส้นทึบมีเสียดกันเด่นชัดกับพื้นหลัง ส่วนหนาของเส้นจะต้องเป็นหนึ่งในหกของส่วนสูงของตัวอักษร

ข้อ ๑๕. ตัวอักษรแต่ละตัวจะต้องห่างจากตัวอักษรตัวหน้าหรือตัวหลัง โดยมีช่องไฟไม่น้อยกว่าหนึ่งในสี่ของส่วนกว้างของตัวอักษร ในการทำเครื่องหมายนี้ ให้ถือว่าเส้นขีด- เป็นตัวอักษร

ตอนที่ ๖ แผ่นแสดงเอกลักษณ์

ข้อ ๑๖. อากาศยานจะต้องมีแผ่นแสดงเอกลักษณ์แผ่นหนึ่ง ซึ่งอย่างน้อยต้องมีเครื่องหมายสัญลักษณ์และเครื่องหมายการจดทะเบียนจารึกอยู่ แผ่นแสดงเอกลักษณ์จะต้องทำด้วยโลหะทนไฟหรือวัสดุทนไฟอย่างอื่น ซึ่งมีคุณสมบัติกายภาพที่เหมาะสมและจะต้องตรงติดกับอากาศยาน ณ ที่ที่เด่นใกล้ประตูใหญ่

ตอนที่ ๗ - การจำพวกของ อากาศยาน

ข้อ ๑๗. อากาศยานจัดเป็นจำพวก ดังต่อไปนี้

อากาศยาน -	อากาศยาน เบากว่าอากาศ	บัลลูนไม่มีกำลังขับเคลื่อน	บัลลูนปล่อย	- บัลลูนปล่อยรูปกลมเสร็จ
				บัลลูนปล่อยรูปไม่กลม
		มีกำลังขับเคลื่อน	บัลลูนลำ	- บัลลูนลำรูปกลม
				บัลลูนลำรูปไม่กลม*
	อากาศยาน หนักกว่าอากาศ	ไม่มีกำลังขับเคลื่อน	นาวาอากาศ	- นาวาอากาศเกร็ง
				นาวาอากาศกึ่งเกร็ง
				นาวาอากาศอ่อน
		มีกำลังขับเคลื่อน	เครื่องบิน	- เครื่องบินบก
			วาว	- เครื่องบินน้ำ**
			เครื่องบิน	- เครื่องบินน้ำ***
	อากาศยาน หนักกว่าอากาศ	ไม่มีกำลังขับเคลื่อน	เครื่องบิน	- เครื่องบินน้ำ**
				เครื่องบินน้ำ-บก***
				ไจโรเพลนบก***
		มีกำลังขับเคลื่อน	ไจโรเพลน	- ไจโรเพลนน้ำ**
				ไจโรเพลนน้ำ-บก***
			เฮลิคอปเตอร์	- เฮลิคอปเตอร์บก***
				เฮลิคอปเตอร์น้ำ**
				เฮลิคอปเตอร์น้ำ-บก***
			ออร์นิตอปเตอร์	- ออร์นิตอปเตอร์บก***
				ออร์นิตอปเตอร์น้ำ**
				ออร์นิตอปเตอร์น้ำ-บก***

* กำหนดชื่อให้โดยทั่วๆ ไปว่า “วาว-บัลลูน”

** จะเติมคำว่า “ทุน” หรือ “เรือ” ก็ได้ตามความเหมาะสม

*** รวมทั้งอากาศยานพื้นฐานเป็นแบบสถิต (ใช้คำว่า “สถิต” แทน “บก”)

ข้อ ๓๘. ให้ยกเลิกความในข้อ ๖. แห่งข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน
ฉบับที่ ๔ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๐๐

ให้ไว้ ณ วันที่ ๖ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๐๐

พลโท บ. เทพหัสดิน ณ อยุธยา

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

(๗๔ ร.ก. ๑๒๔๕ ตอนที่ ๖๘ ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๐๐)

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๗ คำธรรมเนียมขนลง และคำธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน

(ข้อบังคับฉบับนี้ถูกยกเลิกโดยข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่
๘ แล้ว จึงไม่พิมพ์ลงไว้)

(๗๖ ร.ก. ๖๓ ตอนที่ ๑๒๒ ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๐๒)

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๘ คำธรรมเนียมขณลงและคำธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับกำหนดค่าธรรมเนียมขณลง และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ตามมาตรา ๕๖ ไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑. ค่าธรรมเนียมขณลงและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ให้เรียกเก็บตามน้ำหนักสูงสุดที่ระบุไว้ในใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้น

ข้อ ๒. เจ้าของหรือผู้รักษาสนามบินอนุญาต หรือทชนลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมขณลงและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานได้ไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้

ก. อัตราค่าธรรมเนียมขณลงกลางวันรายครั้ง

สนามบินชั้น ๑

(๑) ๒๐ เมตริกตันแรก คิดเมตริกตันละ ๒๐.๐๐ บาท

(๒) เกินกว่า ๒๐ เมตริกตัน คิดเมตริกตันละ ๓๗.๐๐ บาท

เฉพาะที่เกินกว่า ๒๐ เมตริกตัน เศษของหนึ่งเมตริกตัน (๑,๐๐๐ กิโลกรัม) ให้คำนวณเป็นหนึ่งเมตริกตัน

สนามบินชั้น ๒

คิดกึ่งอัตราของสนามบินชั้น ๑

สนามบินชั้น ๓

คิดหนึ่งในสี่ของอัตราของสนามบินชั้น ๑

การขนลงเนื่องในงานเทศกาล ณ สนามบินแห่งใด ถ้าวันหนึ่งขนลงเกินกว่า ๕ ครั้ง ให้คิดเพียง ๕ ครั้ง

ข. อัตราค่าธรรมเนียมขนลงกลางคืน ถ้าขนหรือลงกลางคืน ให้เพิ่มอัตราขนร้อยละ ๒๕ ของค่าธรรมเนียมขนลงกลางวันรายครั้ง

ก. อัตราค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน

(๑) ทุก ๒๔ ชั่วโมง

(ก) ๒๐ เมตริกตันแรก คิดเมตริกตันละ ๙.๐๐ บาท

(ข) เกินกว่า ๒๐ เมตริกตันคิดเมตริกตันละ ๗.๐๐ บาท เฉพาะที่เกินกว่า ๒๐ เมตริกตัน

(ค) เกินกว่า ๔๐ เมตริกตัน คิดเมตริกตันละ ๔.๐๐ บาท เฉพาะที่เกินกว่า ๔๐ เมตริกตัน

เศษของหนึ่งเมตริกตัน (๑,๐๐๐ กิโลกรัม) ให้คำนวณเป็นหนึ่งเมตริกตัน

(๒) รายเดือน ลดอัตรา ๒๔ ชั่วโมงลงร้อยละ ๑๕

ข้อ ๓. การบินภายในประเทศสำหรับค่าธรรมเนียม ขนลงให้คิดกึ่งหนึ่งของอัตราในข้อ ๒ ก. และ ข.

ข้อ ๔. ให้กำหนดชั้นสนามบินอนุญาตและทขนลง ขวคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือทรัฐมนตรีประกาศ กำหนด เพื่อกำหนด เก็บค่าธรรมเนียม ขนลงของอากาศยานตามข้อ ๒ ดังต่อไปนี้

ก. สนามบินชั้น ๑ ดอนเมือง

ข. สนามบินชั้น ๒ เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง แพร่ พิชญโลก นครสวรรค์ ภูเก็ต สงขลา แม่ฮ่องสอน อุดรธานี อุบลราชธานี หัวหิน ตากลิ่ ท่งกุดทอง (จังหวัดนครราชสีมา) โคกกระเทียม (จังหวัดลพบุรี) ประจวบคีรีขันธ์ สุราษฎร์

ก. สนามบินชั้น ๓ สนามบินอื่นนอกจากที่กล่าวแล้ว และทขนลงขวคราวของอากาศยาน

ข้อ ๕. ห้ามมิให้เจ้าของ หรือผู้รักษาสนามบิน อนุญาต หรือทูลชนลง ชวคราวของ
อากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด เก็บค่าธรรมเนียมชนลงและค่า
ธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานจาก

- ก. อากาศยานทหารต่างประเทศ
- ข. อากาศยานของคณะทูตต่างประเทศ
- ค. อากาศยานซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนเห็นว่าจำเป็นต้องใช้ในราชการ
พิเศษ

ข้อ ๖. เมื่อเสียค่าธรรมเนียมชนลงแล้ว อากาศยานย่อมมีสิทธิ

ก. พักอยู่ใน สนามบิน อนุญาตหรือทูลชนลง ชวคราว ของอากาศยานที่ได้รับ
อนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดได้ไม่เกินสี่ชั่วโมง ถ้าถึงกลางวัน

ข. พักอยู่ในสนามบิน อนุญาตหรือทูลชนลง ชวคราว ของ อากาศยาน ที่ได้รับ
อนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดได้ไม่เกินสองชั่วโมง ถ้าถึงกลางคืน คำว่า “กลางคืน”
หมายความว่า เวลาตั้งแต่พระอาทิตย์ตกถึงพระอาทิตย์ขึ้น

ค. ใช้สนามบินอนุญาตหรือทูลชนลงชวคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตหรือ
ที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดเป็นทูลชน

ง. ได้รับรายงานข่าวอากาศ (ถ้ามี) และ

จ. ทำการบินทดลองก่อนเดินทาง

คำว่า “การบินทดลอง” หมายความว่า การบินภายหลังการซ่อมเครื่อง

ข้อ ๗. ให้ยกเลิกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ ๗ ค่าธรรมเนียม
ชนลงและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานซึ่งให้ไว้ ณ วันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๐๒

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๓ เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๓

พลตรี พ. ปุณณกันต์

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

(๗๗ ว.ร. ๓ ตอนที่ ๑๐ ฉบับพิเศษ ลงวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๓)

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๙ คำธรรมเนียมขณลงและคำธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๗๗ คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับ กำหนดคำธรรมเนียมขณลงและคำธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ตามมาตรา ๕๖ ไว้ดังต่อไปนี้

ให้ยกเลิกความใน ก. แห่งข้อ ๒ ของข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘ คำธรรมเนียมขณลงและคำธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานซึ่งให้ไว้ ณ วันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๓ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ก. อัตราค่าธรรมเนียมขณลงกลางวันรายครั้ง”

สนามบินชั้น ๑

(๑) ๒๐ เมตริกตันแรก คิดเมตริกตันละ ๒๐.๐๐ บาท

(๒) เกินกว่า ๒๐ เมตริกตัน คิดเมตริกตันละ ๓๗.๐๐ บาท เฉพาะที่เกินกว่า ๒๐ เมตริกตัน

เศษของหนึ่งเมตริกตัน (๑,๐๐๐ กิโลกรัม) ให้คำนวณเป็นหนึ่งเมตริกตัน

สนามบินชั้น ๒

คิดกึ่งอัตราของสนามบินชั้น ๑

สนามบินชั้น ๓

คิดหนึ่งในสี่ของอัตราของสนามบินชั้น ๑

การขณลงเนื่องในงานเทศกาลหรือเพื่อการฝึกบิน ณ สนามบินแห่งใดถ้าวันหนึ่งขณลงเกินกว่า ๕ ครั้ง ให้คิดเพียง ๕ ครั้ง

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๐๔ เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๐๔

พลโท พ. ปุณณกันต์

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

(๗๗ ร.๑. ๗๗๔ ตอนที่ ๕๗ ลงวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๐๔)

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

**ฉบับที่ ๑๐ เรื่อง คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นนายช่างประจำ
อากาศยาน และสิทธิของผู้ถือใบอนุญาตนายช่างประจำอากาศยาน**

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๘๗ คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกความในข้อ ๑ แห่งข้อบังคับ ของ คณะกรรมการ การบิน พลเรือน ฉบับที่ ๔ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๐๐ เฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นนายช่างประจำอากาศยานและสิทธิของผู้ถือใบอนุญาตนายช่างประจำอากาศยาน

ข้อ ๒ ผู้ขออนุญาตเป็นนายช่างประจำอากาศยานต้องมีอายุ ความรู้ ประสบการณ์ ความเจนจัด และสุขภาพ ดังต่อไปนี้

อายุ ไม่ต่ำกว่า ๒๕ ปี

ความรู้ ในเรื่อง

ก. ทฤษฎีการบินและอากาศพลศาสตร์เบื้องต้น

ข. หลักการทั่วไป ในการ บำรุงรักษา และ หน้าที่ ทำการ ของ อากาศยาน เครื่องยนต์ และบริเวณที่ติดตั้งในอากาศยาน ซึ่งตามปรกติต้องมีนายช่างประจำอากาศยาน เป็นผู้ประจำหน้าที่ด้วย

ค. วิธีการซ่อมย่อย การปรับแต่งและการเปลี่ยนชิ้นส่วนของอากาศยาน ในขณะที่ทำการบิน

ง. สมรรถนะของอากาศยานในส่วนที่เกี่ยวกับขีดจำกัดของความเร็ว และการปฏิบัติในกรณีเครื่องยนต์ขัดข้องไม่ทำการหรืออ่อนกำลังลง

จ. การกำหนดแผนการบินจากข้อมูลอื่นประกอบด้วยตำแหน่ง หน้าที่ บรรทุก ตำแหน่งศูนย์ถ่วง สมรรถนะ ความหมดเปลืองเชื้อเพลิง กำลังและประสิทธิภาพของเครื่องยนต์

ฉ. การควบคุม กำลัง เครื่องยนต์ และผลที่ จะบังเกิดจากความแปร เปลี่ยนสภาพทางอุตุนิยมวิทยา

ช. กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ในส่วน ที่เกี่ยวข้องกับ นายช่างประจำ อากาศยาน

ประสพการณ์ โดยได้รับการฝึกปฏิบัติหน้าที่นายช่าง ประจำอากาศยาน ในอากาศยานหรือในเครื่องฝึกเพื่อการนี้มาแล้วเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ชั่วโมงบิน หรือถ้าเป็นผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดินก็ต้องได้รับการฝึกปฏิบัติหน้าที่นายช่างประจำอากาศยานมาแล้วเป็นเวลา ไม่น้อยกว่า ๕๐ ชั่วโมงบิน หรือถ้า เป็นนักบิน ก็ต้องได้ ทำการในหน้าที่ผู้ควบคุมอากาศยานซึ่งใช้เครื่องยนต์ตั้งแต่ ๔ เครื่องขึ้นไปมาแล้วเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๒๐๐ ชั่วโมงบิน

ความเจนจัด โดยได้แสดงความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่นายช่างประจำอากาศยานขณะทำการบินรวมทั้งความสามารถในวิธีการปฏิบัติหน้าที่ในกรณีฉุกเฉินด้วย

สุขภาพ ร่างกายสมบูรณ์ตามบทบัญญัติแห่ง อนุ สัตถุญา ว่าด้วยการ บิน พล เรือ ระหว่างประเทศ ในส่วน ที่ว่าด้วย นายช่าง ประจำอากาศยาน

ข้อ ๓ ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างประจำอากาศยานมีสิทธิปฏิบัติหน้าที่นายช่างประจำอากาศยานชนิดและแบบที่มีระบุไว้ในใบอนุญาต แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำและคู่มือของปวงเกี่ยวกับวิธีการใช้งานสำหรับอากาศยานนั้น และหรือได้เว้นจากการปฏิบัติงานในหน้าที่นายช่างประจำอากาศยานเป็นเวลาติดต่อกันเกิน ๖ เดือน

๕๕ ๕ ๕ ๕ ๕
ทงน ตงแต่วันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๖ เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๖

พลโท พ. ปุณณกันต์

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

(๘๐ ว.จ. ๑๓๒ ตอณที่ ๒๑ ลงวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๐๖)

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๑๑ เรื่อง คุณสมบัติของผู้ขออนุญาตเป็นนายช่าง
ภาคพื้นดินและสิทธิของผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗
คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับไว้
ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑. ให้ยกเลิกความในข้อ ๑ แห่งข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน
ฉบับที่ ๔ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๐๐ เฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขออนุญาต
เป็นนายช่างภาคพื้นดินและสิทธิของผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน

ข้อ ๒. นายช่างภาคพื้นดินมี ๒ ประเภท คือ

ก. นายช่างภาคพื้นดินประเภทหนึ่ง

ข. นายช่างภาคพื้นดินประเภทสอง

ข้อ ๓. นายช่างภาคพื้นดินแต่ละประเภทแบ่งออกเป็นสองสาขา คือ

ก. สาขาวาดด้วยตัวอากาศยาน

ข. สาขาวาดด้วยเครื่องยนต์

ข้อ ๔. ผู้ขออนุญาตเป็นนายช่างภาคพื้นดินประเภทหนึ่ง ต้องมีอายุความรู้และ
ประสบการณ์ในเรื่องอากาศยาน ชนิดแบบและสาขาซึ่งตนประสงค์จะได้รับใบอนุญาต คือ
อายุ ไม่ต่ำกว่า ๒๒ ปี

ความรู้ ในเรื่อง

ก. หลักการสร้างอากาศยาน ตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ เครื่องประกอบ
เครื่องวัด บริภัณฑ์และสิ่งต่างๆ ที่ติดตั้งไว้ในอากาศยาน รวมทั้งการประกอบ การตรวจ
และหน้าที่ทางการของสิ่งเหล่านั้น

ข. วิธีการและกระบวนการตรวจและรับรองในการซ่อมปรกติ ซ่อมใหญ่ และในการทดสอบหน้าที่ทำการของอากาศยาน ตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ รวมทั้งส่วนประกอบ เครื่องประกอบ เครื่องวัด บริภัณฑ์และสิ่งต่าง ๆ ที่ติดตั้งไว้ในอากาศยาน

ค. กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับนายช่างภาคพื้นดิน

ประสพการณ์ เป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๕ ปี ในเรื่องการตรวจ การซ่อมใหญ่ การซ่อมที่ได้รับอนุญาตไว้แล้วและการดัดแปลงอันได้รับการรับรองมาก่อนแล้วซึ่งอากาศยาน เครื่องยนต์ เครื่องประกอบ เครื่องวัดและบริภัณฑ์ต่าง ๆ หรือถ้าได้ศึกษาอบรมตามหลักสูตร ซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนรับรองก็ต้องเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๒ ปี

ข้อ ๕. ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดินประเภทหนึ่ง มีสิทธิรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ รวมทั้งเครื่องประกอบ เครื่องวัด บริภัณฑ์และสิ่งต่าง ๆ ที่ติดตั้งไว้ในอากาศยาน ตัวอากาศยานหรือเครื่องยนต์ ภายหลังการซ่อมใหญ่และภายหลังการซ่อมปรกติ หรือภายหลังการดัดแปลงที่ได้รับอนุญาตไว้แล้ว ในเมื่อการซ่อมใหญ่ การซ่อมปรกติและการดัดแปลงนั้น ๆ ได้ใช้ชิ้นส่วนและส่วนประกอบซึ่งได้รับการรับรองมาก่อนแล้ว ทั้งนี้ เฉพาะชนิด แบบและสาขาที่มีระบุไว้ในใบอนุญาต แต่จะใช้สิทธิไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสารคำแนะนำและคู่มือของพวกเกี่ยวกับความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ และส่วนประกอบเหล่านั้น และหรือได้เว้นจากการปฏิบัติงานในหน้าที่นายช่างภาคพื้นดินประเภทหนึ่งเป็นเวลาติดต่อกันเกิน ๖ เดือน

ข้อ ๖. ผู้ขออนุญาตเป็นนายช่างภาคพื้นดินประเภทสอง ต้องมีอายุ ความรู้ และประสพการณ์ในเรื่องอากาศยาน ชนิดแบบ และสาขาที่ตนประสงค์จะได้รับใบอนุญาต คือ

อายุ ไม่ต่ำกว่า ๒๒ ปี

ความรู้ ในเรื่อง

ก. หลักการสร้างอากาศยาน ตัวอากาศยาน เครื่องยนต์และบริภัณฑ์ที่ติดตั้งไว้ในอากาศยานรวมทั้งการประกอบ การตรวจ การบริการ การบำรุงรักษาและหน้าที่ทำการของสิ่งเหล่านั้น

ข. กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับนายช่างภาคพื้นดิน

ประสพการณ์ เป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๕ ปี ในเรื่องการบริหารรักษาและกวดตรวจอากาศยาน ตัวอากาศยาน เครื่องยนต์และบริภัณฑ์ที่ติดตั้งไว้ในอากาศยาน หรือถ้าได้ศึกษาอบรมจบตามหลักสูตร ซึ่งคณะกรรมการการการบินพลเรือนรับรองก็ต้องเป็นเวลาไม่น้อยกว่า ๑ ปี

ข้อ ๗. ผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดิน ประเภทสอง มีสิทธิรับรองความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ตัวอากาศยานและเครื่องยนต์ภายหลังการซ่อมย่อย ภายหลังการดัดแปลงเล็กน้อยที่ได้รับอนุญาตไว้แล้ว และภายหลังการติดตั้งเครื่องยนต์ เครื่องประกอบ เครื่องวัดและบริภัณฑ์อื่นที่ได้รับการรับรองมาก่อนแล้ว ทั้งมีสิทธิให้การรับรองการตรวจ การบำรุงรักษา และการบริการตามปกติซึ่งอากาศยาน ชนิด แบบ และสาขาที่มีระบุไว้ในใบอนุญาต แต่จะใช้สิทธินี้ไม่ได้ ถ้าหากผู้ถือใบอนุญาตมิได้ศึกษาให้ทันสมัยซึ่งข่าวสาร คำแนะนำและคู่มือทงปวง เกี่ยวกับการบำรุงรักษาและความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน ตัวอากาศยาน และเครื่องยนต์เหล่านั้น และหรือได้เว้นจากการปฏิบัติงานในหน้าที่นายช่างภาคพื้นดินประเภทสองเป็นเวลาติดต่อกันเกิน ๖ เดือน

๕๕ ๕
ทงน ตั้งแต่วันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๖ เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๖

พลโท พ. ปุณณกันต์

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

(๘๐ ว.จ. ๑๓๖ ตอนที่ ๒๑ ลงวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๐๖)

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๑๒ เรื่องการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑. ให้ยกเลิกความในข้อ ๑๑ แห่งข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๔ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๐๐ ซึ่งว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือให้พ้นภัย

ข้อ ๒. ในข้อบังคับนี้

“ศูนย์ประสานงาน” หมายความว่า หน่วยกลางที่ได้จัดตั้งขึ้นภายในเขตการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยาน ประสบภัยเพื่อประสานงานให้กิจการ ค้นหาและช่วยเหลือได้ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

“หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ” หมายความว่า หน่วยต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับการฝึกและมีบริภัณฑ์อันเหมาะสม ในอันที่จะปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัยได้โดยฉับพลัน

“หน่วยระวังภัย” หมายความว่า หน่วยต่าง ๆ ซึ่งมีเครื่องมือสื่อสารสำหรับรับส่งข่าวกรณีอากาศยานประสบภัย

“หน่วยบริการจราจรทางอากาศ” หมายความว่า หน่วยที่ควบคุมการจราจรทางอากาศและหรือให้ข่าวเกี่ยวกับการบิน

“ผู้ดำเนินการเดินอากาศ” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ

“ผู้ควบคุมอากาศยาน” หมายความว่า นักบินผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการบิน และความปลอดภัยของอากาศยานขณะทำการบิน

“ขนส่งภัย” หมายความว่า เหตุการณ์ยังไม่แน่ชัดว่าอากาศยานจะประสบภัย

“^๕ชนเตรียมพร้อม” หมายความว่า เหตุการณ์แน่ชัดขึ้นว่าอากาศยานจะประสบภัย

“^๕ชนประสบภัย” หมายความว่า เหตุการณ์แน่ชัดแล้วว่าอากาศยานประสบภัย

ข้อ ๓. ^๕พื้นที่ค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัยตามแผนที่แนบท้าย

ข้อบังคับนี้ ^๕คือพื้นที่เดียวกันกับเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok Flight Information Region)

หมวด ๑

การจัดหน่วย หน้าที่และบริบทเพื่อการค้นหาและ ช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย

ข้อ ๔. การจัดหน่วย

ก. กรมการบินพาณิชย์ เป็นศูนย์ประสานงาน

ข. กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคม เป็นผู้
จัดหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ

ค. กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม และกรม-
อุตุนิยมวิทยา เป็นผู้จัดหน่วยระงับภัย

ข้อ ๕. หน้าที่

ก. ศูนย์ประสานงานมีหน้าที่ดังต่อไปนี้ :

(๑) รับ-ส่งข่าวอากาศยานประสบภัยให้หน่วยเกี่ยวข้องทราบ

(๒) จัดและตรวจสอบระบบการสื่อสารสำหรับติดต่อกับหน่วยเกี่ยวข้อง ให้อยู่ใน
สภาพใช้การได้และมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ

(๓) จัดหา และ แจกจ่ายบริภัณฑ์เพื่อการค้นหา และ ช่วยเหลือกรณี อากาศยาน
ประสบภัย

(๔) กำหนดแผนการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย และจัดให้มีการฝึกปฏิบัติ ประชุมปรึกษาหารือและปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ

(๕) ติดต่อประสานงานกับศูนย์ประสานงานของประเทศใกล้เคียง

(๖) ติดต่อประสานงานกับหน่วยค้นหาและช่วยเหลือและหน่วยระวังภัย จนกระทั่งเสร็จสิ้นภารกิจ

ข. หน่วยค้นหาและช่วยเหลือมีหน้าที่ดังต่อไปนี้ :

(๑) ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย

(๒) แจ้งชนิดและจำนวนบริภัณฑ์ ตลอดจนกำลังเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการค้นหา และช่วยเหลือให้ศูนย์ประสานงานทราบ

(๓) รายงานการปฏิบัติและการเคลื่อนไหวให้ศูนย์ประสานงานทราบทุกระยะ

ค. หน่วย ระวังภัย มีหน้าที่รับ - ส่งข่าว ติดต่อ ระหว่าง บุคคล ผู้ รายงาน ข่าว อากาศยานประสบภัยกับศูนย์ประสานงาน

ข้อ ๖. บริภัณฑ์

ก. ศูนย์ประสานงานควรมีบริภัณฑ์อย่างน้อย ดังต่อไปนี้ คือ :

โทรศัพท์และวิทยุโทรเลขโทรศัพท์

แผนที่มาตราส่วนใหญ่ของประเทศไทยเพื่อแสดงตำแหน่งอากาศยานอัปปาง

แผนภูมิแสดงตำแหน่งที่ตั้งและการเคลื่อนไหวของอากาศยานและเรือ

แผนผังแสดงที่ตั้งของหน่วยค้นหา และช่วยเหลือ เอกสารแสดงหน่วยที่เกี่ยวข้อง ตำแหน่งที่ตั้งและหมายเลขโทรศัพท์

ข. หน่วยค้นหาและช่วยเหลือควรมีบริภัณฑ์ อย่างน้อย ดังต่อไปนี้ คือ

เครื่องมือสื่อสารเพื่อติดต่อกับศูนย์ประสานงานและหน่วยค้นหา และช่วยเหลืออื่น ๆ ได้สะดวกและรวดเร็ว

เครื่องดำรงชีพเพื่อส่งไปให้แก่ผู้รอดชีวิต ประกอบด้วยผ้าห่มและเครื่องแต่งกาย เครื่องปฐมพยาบาลและยารักษา น้ำและอาหารและบริภัณฑ์อื่น ๆ เช่น มีดและขวาน เป็นต้น เครื่องดำรงชีพเหล่านี้ควรบรรจุไว้ในหีบห่อ มีป้ายสีต่าง ๆ ตามประเภทของสิ่งของและมีรายการพร้อมคำแนะนำการใช้กำกับไว้ด้วย

หมวด ๒

การเตรียมเพื่อการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ข้อ ๗ แผนเตรียมการของศูนย์ประสานงาน

ศูนย์ประสานงานจะต้องมีแผนปฏิบัติงานเพื่อดำเนินการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยไว้อย่างน้อย ดังต่อไปนี้ คือ:

ก. วางระบบการสื่อสารและต้องรวบรวมรู้ถึงวิถีทางของการคมนาคมต่างๆ ภายในเขตการค้นหาและช่วยเหลือ

ข. มีเอกสารแสดงการจัด และขีดความสามารถ ของหน่วยค้นหา และช่วยเหลือ กับกำหนดชื่อเรียกขานให้แก่หน่วยระงับภัย

ค. มีบัญชีบริการอื่นๆ ทั้งของส่วนบุคคลและของสาธารณะตลอดจนบัญชีพาหนะในการขนส่งซึ่งเห็นว่าจะเป็นประโยชน์แก่การค้นหาและช่วยเหลือ

ง. มีรายการที่ตั้ง สัญญาณเรียกขาน เวลาเข้าฟังความถี่คลื่นวิทยุของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือกับของสถานีวิจัยอื่น ๆ ที่เห็นว่าจะสามารถให้ความช่วยเหลือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยได้

จ. มีแผนปฏิบัติงานร่วมกับศูนย์ประสานงานการช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศข้างเคียง

ฉ. วางแนวทางปฏิบัติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ช. มีรายการวัตถุซึ่งเมื่อมองลงมาจากระดับสูง อาจทำให้เข้าใจผิดว่าเป็นอากาศยานที่ประสบภัยนั้นได้

ซ. อำนวยความสะดวกและเต็มเปี่ยมขึ้นเพื่อเพลิงให้อากาศยาน เรือและขบวนยานต่างๆ ของรัฐผู้เป็นภาคีที่ส่งมาช่วยเหลือเท่าที่จะทำได้เมื่อได้รับการขอร้อง

ฌ. เตรียมการเพื่อที่จะได้ทราบการเคลื่อนไหวของเรือต่างๆ ซึ่งมีวิสัยทัศน์การค้นหาและช่วยเหลือและพร้อมที่จะปฏิบัติการได้ในเมื่อมีการค้นหาและช่วยเหลือเกิดขึ้น

ข้อ ๘. แผนเตรียมการของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ

หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออย่างน้อยจะต้อง :

ก. ระบุแผนปฏิบัติงานของศูนย์ประสานงานที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตน
ข. จัดให้มีการฝึกซ้อมเป็นประจำเพื่อให้มั่นใจได้ว่าเจ้าหน้าที่ทั้งหลาย ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำการค้นหาและช่วยเหลือนั้น สามารถปฏิบัติการได้ตลอดเวลา

ค. เตรียม ยาน พาหนะ เพื่อ การค้นหา และช่วยเหลือ ตามจำนวนที่ต้องการ ไว้ให้พร้อม

ง. เตรียมเครื่องบริโภค ยา เครื่อง สัญญาณ และ เครื่อง ช่วยชีวิตอื่น ๆ พร้อมทั้งบริษัทเพื่อการค้นหาและช่วยเหลือไว้ให้เพียงพอ

จ. รายงาน ให้ ศูนย์ ประสานงาน ทราบ ไว้เสมอ ถึง จำนวน และ สภาพ ความพร้อมของ บริษัทเพื่อการค้นหาและช่วยเหลือ

ข้อ ๙ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องมีบัญชีรายการบริษัทช่วยชีวิตซึ่งมีอยู่ในอากาศยาน เช่น แพช่วยชีวิตและพลต่าง ๆ แบบใด สีใด จำนวนเท่าใด รวมทั้งรายละเอียดเวชภัณฑ์ น้ำดื่ม ชนิดและความถี่ของวิทยุกระเป๋าสําหรับใช้ยามฉุกเฉินพร้อมที่จะแจ้งให้ศูนย์ประสานงานทราบทันทีและทุกโอกาสเมื่อทราบข่าวอากาศยานของตนประสบภัย

หมวด ๓

วิธปฏิบัติการณ์

ข้อ ๑๐ ข่าวเกี่ยวแก่เหตุฉุกเฉิน

เมื่อเจ้าหน้าที่ หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ หน่วยระวังภัยหรือหน่วยอื่นใดได้ทราบเหตุการณ์อันควรเชื่อได้ว่ามีอากาศยานประสบภัยจะต้องรีบส่งข่าวทั้งหมดให้ศูนย์ประสานงานทราบทันที

ข่าวเกี่ยวกับเหตุฉุกเฉินที่ได้รับจากหน่วยใด ๆ เว้นแต่จากหน่วยบริการจราจรทางอากาศ ศูนย์ประสานงานจะต้องพิจารณาประเมินค่าและกำหนดชั้น ของภาวะฉุกเฉินนั้น เพื่อจะปฏิบัติการตามควรแก่กรณีต่อไป

ข้อ ๑๑ วิธีปฏิบัติการของศูนย์ประสานงาน

ก. ขั้นส่งสัย

ระหว่าง ที่อยู่ในขั้นส่งสัยศูนย์ประสานงานจะต้องติดต่ออย่างใกล้ชิดกับหน่วยบริการจราจรทางอากาศและหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อทราบข่าวที่เป็นประโยชน์แก่การพิจารณา กำหนดชั้นภาวะฉุกเฉินที่แน่นอนได้โดยเร็ว ให้ศูนย์ประสานงานใช้ดุลพินิจในอันที่จะแจ้ง สถานการณ์ในภาวะฉุกเฉินขั้นส่งสัยแก่ศูนย์ประสานงานแห่งอื่นถ้าเป็นการสมควร

ข. ขั้นเตรียมพร้อม

เมื่อเหตุการณ์เข้าขั้นเตรียมพร้อม ศูนย์ประสานงานจะต้องแจ้งให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลือตลอดถึงหน่วยบริการอื่น ๆ ที่จะสามารถค้นหาและช่วยเหลือทราบทันทีเพื่อ พร้อมที่จะออกไปปฏิบัติการ

ค. ขั้นประสพภัย

เมื่อเชื่อว่าอากาศยานประสพภัยหรืออยู่ในขั้นประสพภัย ศูนย์ประสานงานจะต้อง ปฏิบัติตามลำดับหัวข้อต่อไป เว้นแต่เหตุการณ์จะบังคับเป็นอย่างอื่น

(๑) แจ้งให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลือที่เหมาะสมตลอดถึงบริการอื่น ๆ ที่จะสามารถค้นหาและช่วยเหลือออกปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้ใน ข้อ ๗

(๒) สอบหาตำบลที่อากาศยานประสพภัยให้แน่ ประมาณความคลาดเคลื่อน ของตำบลและนำส่งแวดล้อมต่าง ๆ มาประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดเขตพณฑที่จะ ทำการค้นหา

(๓) แจ้งเหตุการณ์และการเคลื่อนไหวให้ผู้ดำเนินการ เติอากาศยานของอากาศยาน ที่ประสพภัยทราบตลอดเวลา

(๔) แจ้งเหตุการณ์ ให้ศูนย์ประสานงาน ของ ประเทศ ข้างเคียงทราบ เมื่อเห็นว่า ศูนย์ประสานงานนั้นอาจให้ความช่วยเหลือหรือเป็นผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติการ

(๕) แจ้ง ภาวะฉุกเฉิน ชั้น ประสบ ภัย นี้ ให้หน่วย บริการ จราจร ทาง อากาศ ที่ เกี่ยวข้องทราบ หากข่าวเกี่ยวแก่เหตุฉุกเฉินนี้เป็นข่าวที่ได้รับมาจากหน่วยอื่นซึ่งมิใช่หน่วย บริการจราจรทางอากาศ

(๖) หากจำเป็น ให้ขอร้องอากาศยาน เรือหรือบริการอื่น ๆ ซึ่งมีได้กำหนด ไว้ในแผนงานค้นหาและช่วยเหลือ แต่อยู่ในฐานะที่จะกระทำได้ ให้เฝ้าฟังการส่งข่าวจาก อากาศยานที่ประสบภัยนั้นด้วย

(๗) กำหนดแผนปฏิบัติการขึ้นโดยอาศัยเหตุการณ์ที่ได้ทราบมา และแจ้งแผนนี้ ให้เจ้าหน้าที่ที่ระบุใน ข้อ ๑๒ และข้อ ๑๓ ทราบไว้เป็นทางปฏิบัติด้วย

(๘) แก้ไขแผนปฏิบัติการตาม (๗) ให้เหมาะสมกับเหตุการณ์

(๙) แจ้งเหตุการณ์ให้รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานทราบ

(๑๐) แจ้งเหตุการณ์ให้พนักงานผู้หน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานทราบ

(๑๑) บอกเลิกการขอความร่วมมือจากอากาศยาน เรือหรือบริการอื่น ๆ ตาม

(๖) ในเมื่อหมดความจำเป็นแล้ว

ง. การปฏิบัติ และ ความรับผิดชอบ เกี่ยวกับการค้นหา และ ช่วยเหลืออากาศยาน เมื่อไม่ทราบตำบลที่ประสบภัย

ในกรณี ที่อากาศยาน อยู่ในชั้น ภาวะ ฉุกเฉิน และ ไม่ทราบ ตำบล ของอากาศยาน ให้ดำเนินการดังนี้:

(๑) เมื่อศูนย์ประสานงานได้รับแจ้งข่าวอากาศยานอยู่ในชั้นภาวะฉุกเฉิน โดย ยังไม่ทราบว่าปฏิบัติการปฏิบัติอันเหมาะสมเป็นหน้าที่ของศูนย์ใด ก็ให้ศูนย์ประสานงานรับหน้าที่ ปฏิบัติการโดยอนุโลมตามที่ระบุไว้ในข้อ ๑๑ ค. และทำความเข้าใจกับศูนย์ประสานงาน ข้างเคียงเพื่อกำหนดให้ศูนย์ประสานงานใดเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรง

(๒) นอกจากศูนย์ประสานงานที่เกี่ยวข้องจะได้ตกลงร่วมกันเป็นอย่างอื่น ศูนย์ ประสานงานที่มีหน้าที่โดยตรงคือศูนย์ประสานงานที่รับผิดชอบใน:

— พนทของอากาศยานนั้นอยู่ตามรายงานที่อยู่ครั้งสุดท้าย

— พนักซึ่งอากาศยานกำลังบินไปสู่เมืองรายงานที่อยู่ครั้งสุดท้าย ณ เขตติดต่อของพนักการค้นหาค้นหาและช่วยเหลือ

— พนักซึ่งอากาศยานนั้นมุ่งไปลงในกรณีอากาศยาน ซึ่งไม่มีเครื่องวิทยุสื่อสาร ๒ ทางที่เหมาะสมหรือไม่ได้อยู่ภายใต้ข้อกำหนดที่จะต้องทำการสื่อสารทางวิทยุ

(๓) เมื่ออากาศยานอยู่ในขั้นประสบภัยแล้ว ศูนย์ประสานงานผู้รับผิดชอบประสานงาน การค้นหา และ ช่วยเหลือ จะต้องแจ้ง ให้ศูนย์ประสานงาน ทั้งหลายในเส้นทางบินของอากาศยานนั้น รวมทั้งศูนย์ประสานงานอื่นซึ่งมีพนักผู้รับผิดชอบอยู่ภายในรัศมีทำการของอากาศยานจากจุดที่อยู่ครั้งสุดท้ายทราบ ซึ่งเหตุการณ์ฉุกเฉินและความคับขันที่ต่อมา และศูนย์ประสานงานทั้งหลายดังกล่าวก็จะแจ้งข่าวซึ่งตนได้รับทราบมา อันเกี่ยวกับเหตุฉุกเฉินนั้นให้ศูนย์ประสานงานผู้รับผิดชอบทราบเช่นเดียวกัน

จ. การแจ้งข่าวให้อากาศยานในเขตแถลงข่าวการบินทราบ

เมื่ออากาศยานอยู่ในขั้นประสบภัย ศูนย์ประสานงานจะต้องแจ้งข่าวการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือที่กำลังดำเนินการอยู่ให้แก่หน่วยบริการจราจรทางอากาศ เพื่อผ่านข่าวนั้นให้อากาศยานซึ่งทำการบินอยู่ในเขตแถลงข่าวการบินของตนทราบ

ข้อ ๓๒ วิธีปฏิบัติการในกรณี ซึ่งการปฏิบัติอยู่ในความรับผิดชอบของ ๒ รัฐหรือมากกว่า

ในกรณีการค้นหาและช่วยเหลืออยู่ในความรับผิดชอบของรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐ ให้ศูนย์ประสานงานปฏิบัติการตามแผนปฏิบัติงานร่วมกับศูนย์ประสานงานอื่นเมื่อได้รับคำขอร้อง

ข้อ ๓๓ วิธีปฏิบัติการของหัวหน้าหน่วยในสนาม

หัวหน้าหน่วยในสนามจะต้องปฏิบัติภารกิจดังนี้:

ก. ส่งการแก่หน่วยภายใต้ การอำนวยความสะดวกของตนแล้วแจ้งให้ศูนย์ประสานงานทราบถึงการส่งการนั้นด้วย

ข. รายงานการปฏิบัติให้ศูนย์ประสานงานทราบทุกกระยะ

ข้อ ๑๔ วิธีปฏิบัติการของศูนย์ประสานงานเมื่อสนภาวะฉุกเฉิน

ก. ระหว่างที่ภาวะฉุกเฉินอยู่ในขั้นสงสัยหรือขั้นเตรียมพร้อมเมื่อศูนย์ประสานงานได้รับรายงานว่าภาวะฉุกเฉินนั้นสิ้นสุดลงแล้ว ศูนย์ประสานงานจะต้องแจ้งให้ศูนย์

ประสานงานแห่งอื่นหรือหน่วยบริการต่าง ๆ ซึ่งตนได้ติดต่อไว้ตามข้อ ๑๓ ก. และ ข. ทราบ

ข. ระหว่างที่ภาวะฉุกเฉินอยู่ในขั้นประสพภัย เมื่อศูนย์ประสานงานได้รับรายงานว่าภาวะฉุกเฉินนั้นสิ้นสุดลงแล้วหรือ เมื่อเห็นว่าการปฏิบัติควรระงับได้แล้ว ศูนย์ประสานงานจะต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ศูนย์ประสานงานแห่งอื่นหรือหน่วยบริการต่าง ๆ ซึ่งตนได้ติดต่อไว้ตามข้อ ๑๓ ค. ทราบและยุติการปฏิบัติแล้วแต่กรณี

นอกจากนั้น ศูนย์ประสานงานจะได้หาข้อเกี่ยวกับการปฏิบัติของศูนย์ประสานงานแห่งอื่นซึ่งอาจยังดำเนินการอยู่อีก

ข้อ ๑๕ วิธีปฏิบัติการของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ

เมื่อได้รับแจ้งจากศูนย์ประสานงาน หน่วยค้นหาและช่วยเหลือจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้:

ก. ขอปฏิบัติการตามที่ได้รับแจ้ง

ข. รายงานให้ศูนย์ประสานงานทราบ ไว้เสมอถึงจำนวน และ สภาพความพร้อมของบริภัณฑ์การค้นหาและช่วยเหลือ

ค. รายงานให้ศูนย์ประสานงานทราบไว้เสมอถึงการปฏิบัติ

ข้อ ๑๖ วิธีปฏิบัติการของหัวหน้าหน่วยช่วยเหลือ ณ ที่เกิดอุบัติเหตุ

บุคคลผู้เป็นหัวหน้า ในการช่วยเหลือ ณ ที่เกิดอุบัติเหตุ จะต้อง ปฏิบัติตามที่ศูนย์ประสานงานแจ้งไป และจะต้อง:

ก. ระมัดระวังไม่ให้เกิดไฟไหม้อากาศยาน

ข. ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้รอดชีวิต

ค. ดูแลมิให้ผู้ใด เคลื่อน ที่ หรือ เปลี่ยน แปลง ซึ่ง อากาศยาน หรือ ส่วนของอากาศยานที่ชำรุดหรือรอย ที่อากาศยานทำไว้ จนกว่าจะรวบรวมหลักฐาน ที่ต้องการ สำหรับการสอบสวนหาสาเหตุแห่งอุบัติเหตุได้ครบถ้วนแล้ว เว้นเสียแต่จะมีความจำเป็นเพื่อการช่วยเหลือผู้รอดชีวิต หรือ ได้รับความสั่งให้ปฏิบัติเป็นอย่างอื่น

ข้อ ๑๗ วิธีปฏิบัติการของผู้ควบคุมอากาศยานซึ่งพบเห็นอุบัติเหตุ
เมื่อพบเห็นอากาศยานหรือยานพาหนะทางบกทางน้ำประสบภัย ผู้ควบคุม
อากาศยานจะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้ เว้นไว้แต่ไม่สามารถที่จะกระทำได้

ก. เมื่ออากาศยานหรือยานพาหนะที่ประสบภัยจนกว่าหมดความจำเป็น หรือ
ไม่สามารถวนเวียนอยู่ ณ บริเวณนั้นได้

ข. หากไม่อาจทราบตำบลที่อยู่อย่างแน่นอนของตนเอง ก็ให้ปฏิบัติอย่างใด
อย่างหนึ่งเพื่อช่วยในการกำหนดตำบลแห่งนั้น

ค. รายงาน ศูนย์ ประสานงาน หรือ หน่วยบริการ จราจร ทาง อากาศ ให้ ทราบ
รายละเอียดต่อไปมากที่สุดเท่าที่สามารถจะรายงานได้

— แบบ เครื่องหมายและสภาพของอากาศยานหรือยานพาหนะที่ประสบภัย
— ตำบลที่อยู่ของอากาศยานหรือยานพาหนะนั้น บ่งเป็นพิกัดทางภูมิศาสตร์หรือระยะ
ทางและทิศทางจากจุดเด่นในภูมิประเทศ

— เวลาที่พบเป็นเวลา GMT

— จำนวนบุคคลที่เห็น

— บุคคลที่เห็นนั้นละทางอากาศยานหรือยานพาหนะหรือไม่

— จำนวนบุคคลที่เห็นอยู่ในน้ำ

— สภาพทางร่างกายของผู้รอดชีวิตตามที่ปรากฏ

ง. ปฏิบัติตามคำสั่งหรือคำขอร้องของศูนย์ประสานงาน

หากผู้ควบคุมอากาศยานเครื่องแรก ซึ่งไปถึงจุดยังที่เกิดอุบัติเหตุ ไม่สามารถติดต่อกับ
ศูนย์ประสานงานหรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศ ผู้ควบคุมอากาศยานเครื่องนั้นจะต้อง
รับภาระปฏิบัติการดังกล่าวข้างบนนี้ จนกว่าจะตกลงมอบหมายหน้าที่ให้แก่ผู้ควบคุม
อากาศยานเครื่องอื่นซึ่งไปถึงภายหลังที่สามารถจะติดต่อกับศูนย์ประสานงานหรือหน่วยบริการ
จราจรทางอากาศได้ดีที่สุด

ข้อ ๑๘ วิธีปฏิบัติการ ของ ผู้ควบคุม อากาศยาน ซึ่งได้ยิน สัญญาณ หรือ ทราบข่าว
แจ้งเหตุอันตราย

เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานเครื่องใดซึ่งไม่ใช่อากาศยานที่ปฏิบัติการค้นหาได้ขึ้นสัญญาณหรือทราบข่าวแจ้งเหตุอันตราย จะต้องปฏิบัติดังนี้:

- ก. หากทราบตำแหน่งที่อยู่ของอากาศยานประสบภัยให้กำหนดไว้ในแผนที่
- ข. หากสามารถจะทำได้ ให้หาทิศทางของสัญญาณที่ส่งมา
- ค. หากสามารถจะทำได้ ให้บินตรงไปยังตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ ในระหว่างที่รอคำสั่งหรือคำขอรับของศูนย์ประสานงาน หรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศ

ข้อ ๑๙ วิธีปฏิบัติการของผู้ดำเนินการเดินอากาศ

ในกรณีที่อากาศยานประสบภัยและมีผู้เสียชีวิต ผู้ดำเนินการเดินอากาศจะต้องดำเนินการให้ผู้เกี่ยวข้องมารับศพไปโดยด่วนเมื่อการสอบสวนกรณีอุบัติเหตุในส่วนที่เกี่ยวข้องกับศพเสร็จสิ้นแล้ว และให้เป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการเดินอากาศจัดการขอรับมรณบัตรรวมทั้งใบอนุญาตเก็บฝัง เเผาหรือย้ายศพ แล้วแต่กรณี ตามบทบัญญัติ แห่งกฎหมาย ว่าด้วยการทะเบียนราษฎร หากศพใดไม่มีผู้เกี่ยวข้องมารับในเวลานั้นควร ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้พหุโทษและจัดการกับศพนั้นมิให้เป็นที่น่าวิตก หักให้เป็นไปตามประเพณีนิยมทางศาสนาของผู้เสียชีวิตนั้นด้วย

หมวด ๔

รหัสทัศนสัญญาณ

ข้อ ๒๐ รหัสทัศนสัญญาณสำหรับหน่วยค้นหา และช่วยเหลือทางพื้นดินใช้ติดต่อกับอากาศยาน มีแสดงไว้ดังนี้

ลำดับ	เครื่องหมาย	ความหมาย	ลำดับ	เครื่องหมาย	ความหมาย
๑	LLL	การปฏิบัติเสร็จสมบูรณ์แล้ว	๕		ได้แยกกำลังออกเป็น ๒ หมู่ แต่จะหมู่ไปทางลูกศร
๒	<u>LL</u>	เราพบผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่แล้วทุกคน	๖		ข่าวแจ้งว่าอากาศยานอยู่ทางลูกศร
๓	++	เราพบผู้โดยสารและผู้ประจำหน้าที่บ้างแล้ว	๗	NN	ไม่พบ จะค้นหาต่อไป
๔	xx	เราไม่สามารถปฏิบัติการต่อไปได้ กำลังกลับที่ตั้ง			

เมื่ออากาศยานเข้าใจความหมายของรหัสทัศนสัญญาณ ให้ตอบรับทราบโดยวิธีใดลงปักหรือโดยวิธีทั้งข่าว ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๐๗

พลโท พ. ปุณณกันต์

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

(๑๓ ว.ร. ๓๙๔ ตอนที่ ๕๒ ลงวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๐๗)

ข้อบังคับ

ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

ฉบับที่ ๑๓ เครื่องหมายสัญชาติและเครื่องหมายการจดทะเบียนอากาศยาน

เพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก ๗ แห่งอนุสัญญา อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงออกข้อบังคับไว้ดังต่อไปนี้

ให้ยกเลิกความใน ก. แห่งข้อ ๘. ของข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๖ ลงวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๐๐ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ก. บีก เครื่องหมายของอากาศยานหนักกว่าอากาศยานที่มีปรากฏที่ฉลวพื้นด้านล่างของโครงสร้างของบีกแต่แห่งเดียว และให้ทำไว้ที่ครึ่งซ้าย เว้นแต่เครื่องหมายนี้จะกินที่ตลอดด้านล่างของโครงสร้างของบีก เครื่องหมายนั้นเท่าที่สามารถจะทำได้ให้อยู่ห่างจากขอบหน้าและขอบหลังของบีกเท่า ๆ กัน หัวตัวอักษรหันไปทางขอบหน้าของบีก”

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๐๘

พลโท พ. ปุณณกันต์

ประธานกรรมการการบินพลเรือน

คำสั่งเฉพาะที่ ๔๑/๒๔๙๔

เรื่อง อำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

เพื่อให้คณะกรรมการ การบินพลเรือนปฏิบัติงาน ในด้านการบินพลเรือนซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะขอคำแนะนำตามความในมาตรา ๑๕ อนุมาตรา (๓) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ได้โดยรวดเร็วและทันที่ซึ่งที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมอาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้พิจารณาให้คำแนะนำกิจการในด้านการบินพลเรือน ทั้งหมดแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และโดยเฉพาะในเรื่องต่อไปนี้

- (๑) พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวกับกฎหมายการเดินอากาศ
- (๒) พิจารณาร่างกฎกระทรวง ประกาศและคำสั่งออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ
- (๓) พิจารณาอนุญาตหรือร่างอนุญาตเกี่ยวกับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- (๔) พิจารณาร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ และการขนส่งทางอากาศ
- (๕) พิจารณาใบอนุญาตที่ออกให้แก่บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ตลอดจนเงื่อนไขตามพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขาย อันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน
- (๖) พิจารณาใบอนุญาตพิเศษที่ออกให้บริษัทวิทยุการบิน และสัญญาระหว่างรัฐบาลกับบริษัทวิทยุการบิน
- (๗) พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวกับความช่วยเหลือ ทางวิชาการ จากรัฐบาล ต่างประเทศ หรือองค์การระหว่างประเทศ
- (๘) พิจารณารายงานการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน
- (๙) พิจารณาคำขอต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือน

- (๑๐) พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวกับสายการบินทั้งหมด
- (๑๑) พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญา เช่น
- ก. การออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำหน้าที่
 - ข. กฎทางอากาศ
 - ค. ระหัสศุนิยมวิทยา
 - ง. แผนภูมิเดินอากาศ
 - จ. หน่วยมิติที่ใช้ในการสื่อสาร อากาศ - พื้นดิน
 - ฉ. การดำเนินการบริการเดินอากาศ ระหว่าง ประเทศ ของอากาศยานประจำมีกำหนด
 - ช. เครื่องหมายสัญชาติและการจดทะเบียนของอากาศยาน
 - ซ. ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน
 - ณ. การอำนวยความสะดวกของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
 - ญ. การสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ
 - ฎ. บริการจราจรทางอากาศ
 - ฏ. การค้นหาและช่วยชีพันภัย
 - ฐ. การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน
 - ท. สนามบิน
 - ฒ. บริการข่าวสารการเดินอากาศ
- (๑๒) ดำเนินการประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตลอดจนการส่งคนไปต่างประเทศ
- (๑๓) ประสานงานด้านการอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวกับศุลกากร, ตรวจคนเข้าเมือง และสาธารณสุข
- (๑๔) หาผู้ทางเพื่อยังความก้าวหน้าให้แก่กิจการบินพลเรือนของประเทศ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ การค้า และการเมือง

คำสั่งเฉพาะที่ ๕๙/๒๕๕๔

เรื่อง การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน

โดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ออกคำสั่งไว้ดังต่อไปนี้

- ข้อ ๑. การพิทักษ์อากาศยานตามความในมาตรา ๖๒ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ตลอดจนการคุ้มครองหลักฐาน ให้กระทำชั่วระยะเวลาที่จำเป็น เพื่อการสอบสวนอุบัติเหตุ การพิทักษ์อากาศยานให้รวมถึงการคุ้มครองป้องกันมิให้เสื่อมสภาพและเกิดความเสียหายมากขึ้น และมีให้บุคคลที่ไม่หน้าที่เข้าไปเกี่ยวข้อง การคุ้มครองหลักฐานให้กระทำโดยการถ่ายภาพหรือโดยวิธีอื่นที่เหมาะสมในเมื่อเห็นว่าหลักฐานใดอาจถูกเคลื่อนย้าย ลบเลือน สูญหายหรือถูกทำลายได้ ถ้าทั้งไว้นาน
- ข้อ ๒. ถ้าได้รับการร้องจากรัฐเจ้าของทะเบียน ให้คงรักษาสายอากาศยาน สิ่งที่อยู่ภายใน และหลักฐานอื่นใดไว้มิให้ใครรบกวน เพื่อบริการตรวจ ของผู้แทนที่ได้รับกรรมมอบหมายของรัฐนั้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่จัดการหรือแจ้งให้พนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจ จัดการเพื่อให้เป็นไปตามคำร้องขอจนเท่าที่จะปฏิบัติได้โดยชอบด้วยเหตุผล แต่พนักงานเจ้าหน้าที่อาจเคลื่อนย้ายอากาศยานนั้นเท่าที่จำเป็นเพื่อให้คน สัตว์ ไปรษณีย์ภัณฑ์และสิ่งของมีค่าพ้นภัย หรือเพื่อป้องกันมิให้ถูกทำลายโดยไฟไหม้หรือเหตุอื่น ๆ หรือเพื่อมิให้เป็นอันตรายต่อประชาชน หรือเป็นกีดขวางต่อการเดินอากาศหรือการขนส่งอย่างอื่น
- ข้อ ๓. ภายใต้บังคับแห่งข้อ ๑ และ ๒ ข้างต้น พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเลิกการพิทักษ์และมอบอากาศยานหรือสิ่งที่อยู่ ภายใน หรือส่วนหนึ่ง ส่วนใดให้แก่บุคคลที่รัฐเจ้าของทะเบียนกำหนด ในเมื่อไม่มีความจำเป็นที่จะธำรงรักษาต่อไปเพื่อประโยชน์แห่งการสอบสวน เพื่อบริการให้พนักงานเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกแก่บุคคลนั้นในการเข้าไปยัง อากาศยาน หรือสิ่งที่อยู่ภายใน หรือส่วนหนึ่ง ส่วนใด แต่อากาศยานหรือสิ่งที่อยู่ภายในหรือส่วนหนึ่งส่วนใดอยู่ในพื้นที่ของพนักงาน

เจ้าหน้าที่ไม่มีอำนาจอนุญาตให้เข้าไปได้ ก็ให้พนักงานเจ้าหน้าที่เป็นผู้จัดการเคลื่อนย้ายไปยังที่อนุญาตให้บุคคลนั้นเข้าไปได้

- ข้อ ๔. ในกรณีอากาศยานต่างประเทศประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักร เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งรายการตามข้อ ๒ แห่งข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๓ แล้ว ให้แจ้งรายการดังกล่าวไปยังรัฐเจ้าของทะเบียนโดยมิชักช้าด้วยวิธีที่เร็วที่สุดโดยไม่ต้องรอให้ได้รับรายการ สมบูรณ์กับให้แจ้งไปด้วยว่าจะได้ดำเนินการสอบสวนเพียงใด
- ข้อ ๕. ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ส่งรายการตามที่รับไว้ในข้อ ๒ แห่งข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๓ เฉพาะที่ยังขาดอยู่ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียนพร้อมทั้งขอความเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้
- ข้อ ๖. ในกรณีอากาศยานไทยประสบอุบัติเหตุในต่างประเทศ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้งรายการอุบัติเหตุ จากรัฐต่าง ประเทศแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งรายการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุไปยังรัฐนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้และให้แจ้งไปด้วยว่าจะส่งผู้แทนไปร่วมในการสอบสวนหรือไม่ และแจ้งวันที่ประมาณว่าผู้แทนที่แต่งตั้งจะเดินทางไปถึง
- ข้อ ๗. ในกรณีอากาศยานต่างประเทศประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักร ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุมีมติที่จะมอบหมายการสอบสวนทั้งหมดหรือแต่บางส่วนให้แก่รัฐเจ้าของทะเบียน ถ้ามีการมอบหมายเช่นนั้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกแก่การสอบสวนของรัฐดังกล่าวโดยทุกวิถีทาง
- ข้อ ๘. โดยที่ตาม อนุสัญญา ว่าด้วย การบินพลเรือน ระหว่างประเทศ รัฐเจ้าของ ทะเบียน มีสิทธิส่งผู้แทน มาสังเกตการณ์ การสอบสวนของ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ฉะนั้น ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุอนุญาตให้ผู้แทนดังกล่าวเข้าฟังการสอบสวนตามที่เห็นสมควร
- ข้อ ๙. ถ้ารัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดร้องขอข้อความที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุอันมิได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักรหรือแก่อากาศยานไทย ให้พนักงานเจ้าหน้าที่จัดส่งข้อความที่ต้องการไปให้และผู้แทน และที่ปรึกษาไปร่วมในการสอบสวนของรัฐนั้น

- ข้อ ๑๐. คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ มีสิทธิร้องขอ ข้อ ความ ที่เกี่ยวข้อง กับ อุบัติเหตุ ไปยังรัฐผู้ทำสัญญา รัฐหนึ่งรัฐใดซึ่งไม่ใช่รัฐเจ้าของทะเบียน ในกรณีนั้นรัฐนั้นมีสิทธิตั้งผู้แทนและที่ปรึกษามาร่วมในการสอบสวนได้
- ข้อ ๑๑. ถ้าหากหลังจากเสร็จการสอบสวนอุบัติเหตุรายใดแล้ว มีหลักฐานปรากฏขึ้นใหม่ซึ่งมีความสำคัญ ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเปิดการสอบสวนใหม่ได้
- ข้อ ๑๒. ถ้าอากาศยานไทยประสบอุบัติเหตุ ณ ที่ซึ่งไม่ทราบโดยแน่ชัดว่าอยู่ในอาณาเขตของรัฐใด ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุดำเนินการสอบสวนเท่าที่จำเป็น
- ข้อ ๑๓. ถ้าอากาศยานไทยประสบอุบัติเหตุในอาณาเขตของรัฐที่มีได้เป็นรัฐผู้ทำสัญญา ให้พนักงานเจ้าหน้าที่พยายามร่วมมือในการสอบสวนอุบัติเหตุกับเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น ถ้าสามารถทำได้

ถ้าไม่สามารถร่วมมือในการสอบสวนได้ ก็ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุดำเนินการสอบสวนเท่าที่จะหาหลักฐานได้

- ข้อ ๑๔. ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเสนอผลการสอบสวนไปยังคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อพิจารณา
- ข้อ ๑๕. รายงานการสอบสวนอุบัติเหตุให้ทำตามแบบ ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเสนอแนะไว้ในสมุดคู่มือการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน
- ข้อ ๑๖. ในกรณี อากาศยาน ต่างประเทศประสบ อุบัติเหตุใน ราชอาณาจักร เมื่อคณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณารายงานการสอบสวนแล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ส่งรายงานดังกล่าวไปยังรัฐเจ้าของทะเบียนโดยมิชักช้า

ถ้าได้มีการร้องขอข้อความตามข้อ ๗ แห่งคำสงฆ์ฉบับนี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ส่งรายงานการสอบสวนไปยังรัฐเหล่านั้นด้วย เฉพาะตอนที่อาจเกี่ยวเนื่องถึงรัฐเหล่านั้น

กระทรวงคมนาคม

ตั้ง ณ วันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๔๘๘

จอมพลอากาศ พัน ร. ฤทธาสน์

(พัน รณนภาส ฤทธาสน์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

คำสั่งเฉพาะที่ ๖๗/๒๔๙๔

**เรื่อง การออกใบอนุญาต ใบสำคัญหรือใบแทนใบอนุญาตหรือใบสำคัญ
และการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่ง
อนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย ตามความใน
กฎกระทรวงฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๔๙๗) ออกตามความในพระราช
บัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗**

เพื่อให้การปฏิบัติในเรื่องการออกใบอนุญาต ใบสำคัญหรือใบแทนใบอนุญาตหรือ
ใบสำคัญและการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้ โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐ
ที่ได้ทำความตกลงกับ ประเทศไทยได้เป็นไปโดย ถูกต้องตามเจตนารมณ์ของกฎกระทรวงฉบับ
ที่ ๓ (พ.ศ. ๒๔๙๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ รัฐมนตรี
ว่าการกระทรวงคมนาคม โดยคำแนะนำของคณะกรรมการ การบินพลเรือนออกคำสั่งไว้
ดังต่อไปนี้

เมื่อสำนักงานการการบินพลเรือนได้รับคำขอแล้วให้ปฏิบัติดังนี้

(๑) ในกรณีที่คำขออนุญาตเป็นหน้าที่ของผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานการการบินพลเรือน กรม
การขนส่ง กระทรวงคมนาคมจะต้องพิจารณาดำเนินการในฐานะพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้
สำนักงานการการบินพลเรือนพิจารณาดำเนินการ เมื่อออกใบอนุญาต ใบสำคัญหรือใบแทน
ใบอนุญาตหรือใบสำคัญหรือ รับรอง ใบอนุญาตผู้ ประจำ หน้าที่ ซึ่ง ออกให้ โดย รัฐภาคี แห่ง
อนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทยให้ผู้ยื่นคำขอแล้วให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียม
ด้วย

(๒) ในกรณีที่คำขออนุญาตเป็นหน้าที่ของอธิบดี กรมไปรษณีย์โทรเลข กระทรวง
คมนาคม เจ้ากรมการการบินพลเรือน กองทัพอากาศ กระทรวงกลาโหม หรือเจ้ากรมช่างอากาศ
กองทัพอากาศ กระทรวงกลาโหม จะต้องพิจารณาดำเนินการในฐานะพนักงานเจ้าหน้าที่
ให้สำนักงาน การบินพลเรือน ส่งคำขอไปยัง พนักงาน เจ้าหน้าที่ ซึ่งมี หน้าที่ จะต้องพิจารณา

ดำเนินการ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบอนุญาตใบสำคัญหรือใบแทนใบอนุญาต หรือ ใบสำคัญหรือรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ ทำความตกลงกับประเทศไทยให้ตามคำขอแล้ว ให้สำนักงานการบินพลเรือนมอบให้ผู้ยื่น คำขอพร้อมทั้งเรียกเก็บค่าธรรมเนียมด้วย

(๓) ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่พิจารณาเห็นว่าไม่สมควรออกใบอนุญาต ใบ สำคัญ หรือใบแทนใบอนุญาตหรือใบสำคัญหรือรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้ โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทยให้ตามคำขอ ให้สำนักงาน การบินพลเรือนแจ้งการพิจารณาดังกล่าวแล้วให้ผู้ยื่นคำขอทราบ

กระทรวงคมนาคม

สั่ง ณ วันที่ ๘ สิงหาคม ๒๔๙๘

พลเรือเอก หลวงชำนาญยุทธยุทธ

รัฐมนตรีช่วยว่าการ ลงนามแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

คำสั่งเฉพาะที่ ๓๒ / ๒๕๐๑

เรื่อง แต่งตั้งนายแพทย์ผู้หมั่นหาที่ตรวจสุขภาพร่างกายของผู้ประจำหน้าที่

เนื่องด้วยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ประกอบกับกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๔๙๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ กำหนดให้บุคคลผู้ประสงค์จะขอใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ ยื่นคำขอพร้อมด้วยเอกสาร แสดงว่า มีอายุ สุขภาพร่างกายสมบูรณ์เพียงพอ และคณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณา เห็นว่า เพื่อให้การตรวจร่างกายผู้ยื่นคำขอใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ได้เป็นไปโดยสะดวก และเรียบร้อย ควรจะแต่งตั้งนายแพทย์ไว้เป็นประจำ ซึ่งกระทรวงคมนาคมและกองทัพอากาศได้พิจารณาร่วมกันแล้วเห็นพ้องกันว่า ควรแต่งตั้งนายแพทย์ใหญ่ทหารอากาศให้เป็น นายแพทย์ประจำแต่เพียงผู้เดียว แล้วให้นายแพทย์ใหญ่ทหารอากาศเป็นผู้ส่งการต่อไป ตามแต่จะเห็นสมควร

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และโดยคำแนะนำของคณะกรรมการการบินพลเรือนดังกล่าวข้างต้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงแต่งตั้งให้นายแพทย์ใหญ่ทหารอากาศ กรมแพทย์ทหารอากาศ กองทัพอากาศ กระทรวงกลาโหม เป็นนายแพทย์ผู้หมั่นหาที่ตรวจสุขภาพร่างกายของผู้ ประจำหน้าที่ และผู้ยื่นคำขอใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป.

กระทรวงคมนาคม

ลง ณ วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๐๑

พลตรี เนตร เขมะโยธิน

รัฐมนตรีช่วยว่าการ ลงนามแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

หน้าว่าง

พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๐๖

**พระราชบัญญัติ โอนกิจการบริหารในกระทรวงคมนาคม
ซึ่งมีการปรับปรุงใหม่ พ.ศ. ๒๕๐๖**

พระราชกฤษฎีกา แบ่งส่วนราชการกรมการบินพาณิชย์

กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๐๖

หน้าว่าง

พระราชบัญญัติ

ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๐๖

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๐๖

เป็นปีที่ ๑๘ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาร่างรัฐธรรมนูญในฐานะรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๐๖”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๐๖ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา ๑๖ ราชการกระทรวงคมนาคม แยกเป็น

- (๑) สำนักงานเลขาธิการรัฐมนตรี
- (๒) สำนักงานปลัดกระทรวง
- (๓) กรมการขนส่งทางบก
- (๔) กรมการบินพาณิชย์
- (๕) กรมเจ้าท่า
- (๖) กรมไปรษณีย์โทรเลข

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

จอมพล ถ. ชนerva

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ. — เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากกิจการบินพลเรือนของ ประเทศไทย ในปัจจุบัน ซึ่งสำนักงานการ บินพลเรือน กรมการขนส่ง เป็นเจ้าหน้าที่รับผิดชอบดำเนินงานอยู่ได้ขยายตัวก้าวหน้าขึ้นอีกเป็นอันมากทุกด้าน มีบริษัทการบินต่างประเทศเปิดทำการบินทั้งเป็นประจำและเป็นครั้งคราวเข้ามามากขึ้นเรื่อย ๆ ตลอดจนกิจการบินพลเรือนของไทยเองก็เพิ่มขึ้นด้วย จำนวนอากาศยานทำการบินทั้งในประเทศไทย และระหว่างประเทศก็เพิ่มมากขึ้น อากาศยานทั้งหลายที่ใช้อยู่ในวงการบินปัจจุบันก็มีสมรรถนะสูงขึ้นและกำลังเปลี่ยนมาเป็นแบบไอพ่นมากยิ่งขึ้น กำลังทำให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการบินพลเรือนระหว่างประเทศในภาคนี้ จึงทำให้รัฐบาลต้องมีภาระในการบริหารและการให้บริการเพิ่มมากยิ่งขึ้นทุกด้าน เช่น ในด้านการสื่อสาร การเดินอากาศ การขนส่งทางอากาศ กิจการทำอากาศยาน การควบคุมจราจรทางอากาศ และการจัดตั้งและดำเนินงานเครื่องช่วยการเดินอากาศ เป็นต้น กิจการด้านต่าง ๆ ดังกล่าวนี้นอกจากจะให้เป็นที่ไปตามหลักการแห่งความตกลงระหว่างประเทศแล้ว ยังต้องให้สอดคล้องกับกฎหมายไทยด้วย เช่น กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และว่าด้วยกิจการ ควบคุมการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัย หรือ ฝาสกแห่งสาธารณชน ซึ่งต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้ทันกับเหตุการณ์ และวิวัฒนาการของกิจการบินพลเรือนของโลกอยู่เสมอ ประกอบกับเพื่อให้การดำเนินกิจการบินพลเรือนของประเทศไทยเป็นที่ไปโดยมีประสิทธิภาพ รัฐบาลได้จัดให้กิจการบางอย่างของการบินพลเรือนที่กระจัดกระจายกันอยู่มารวมเข้าอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยเดียวกันด้วย จึงเป็นการสมควรที่จะยกฐานะสำนักงานการบินพลเรือน กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ขึ้นเป็น “กรมการบินพาณิชย์” กระทรวงคมนาคม

นอกจากนี้เนื่องจากส่วนราชการที่เกี่ยวกับการขนส่ง ทางน้ำ ได้โอนไปขึ้นกรมเจ้าท่าแล้ว งานที่สำคัญของกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม คงเหลือแต่ส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกแต่สาขาเดียว จึงขอเปลี่ยนชื่อกรมการขนส่งเป็น “กรมการขนส่งทางบก” เพื่อให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบต่อไปด้วย

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๘๐ ตอนที่ ๑๑๔ ลงวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๐๖)

พระราชบัญญัติ
โอนกิจการบริหารในกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการปรับปรุงใหม่
พ.ศ. ๒๕๐๖

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๐๖
 เป็นปีที่ ๑๘ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรโอนกิจการบริหารในกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการปรับปรุงใหม่ ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๐๖

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาร่างรัฐธรรมนูญในฐานะรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติโอนกิจการบริหารในกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีการปรับปรุงใหม่ พ.ศ. ๒๕๐๖”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ นอกจากอำนาจและหน้าที่ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕ ให้โอนบรรดาอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับราชการของกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ที่มีอยู่ และบรรดาอำนาจและหน้าที่ซึ่งกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ไปเป็นอำนาจและหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และเจ้าหน้าที่ในกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม แล้วแต่กรณี

มาตรา ๔ นอกจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖ ให้โอนบรรดากิจการ ทรัพย์สิน หนี้สิน ข้าราชการ ลูกจ้าง และเงินงบประมาณ ของกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

มาตรา ๕ ให้โอนบรรดาอำนาจ และหน้าที่เกี่ยวกับราชการของ กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม เฉพาะที่เกี่ยวกับสำนักงานการบินพลเรือน ที่มีอยู่ และบรรดาอำนาจและหน้าที่ซึ่งกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจและหน้าที่ของอธิบดีกรมการขนส่ง หรือผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน หรือเจ้าหน้าที่ในกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม เฉพาะที่เกี่ยวกับสำนักงาน การบินพลเรือน ไปเป็น อำนาจ และ หน้าที่ของ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และอธิบดีกรมการบินพาณิชย์หรือเจ้าหน้าที่ ในกรมการบิน พาณิชย์ กระทรวงคมนาคม แล้วแต่กรณี

มาตรา ๖ ให้โอนบรรดากิจการ ทรัพย์สิน หนี้สิน ข้าราชการ ลูกจ้าง และเงินงบประมาณของกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม เฉพาะที่เกี่ยวกับราชการของสำนักงานการบินพลเรือน ไปเป็นของกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม

มาตรา ๗ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการ ตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

จอมพล ส. ธนะรัชต์

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการปรับปรุงกิจการบริหารในกระทรวงคมนาคม โดยแบ่งงานของกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ออกเป็น ๒ กรม คือ กรมการขนส่งทางบก และกรมการบินพาณิชย์ จึงจำเป็นต้องโอนอำนาจหน้าที่ กิจการ ทรัพย์สิน หนี้สิน ข้าราชการ ลูกจ้าง และเงินงบประมาณ ของกรมการขนส่ง เฉพาะที่เกี่ยวกับสำนักงานการบินพลเรือนไปเป็นของกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และที่เหลือนอกนั้นให้โอนไปเป็นของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๘๐ ตอนที่ ๑๓๔ ลงวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๐๖)

พระราชกฤษฎีกา

แบ่งส่วนราชการกรมการbinพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๐๘

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๐๘

เป็นปีที่ ๒๐ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแบ่งส่วนราชการกรมการbinพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๗ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๔๗๕ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมการbinพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๐๘”

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้แบ่งส่วนราชการกรมการbinพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ดังนี้

๑. สำนักงานเลขานุการกรม แบ่งเป็น ๕ แผนก คือ

- (๑) แผนกสารบรรณ
- (๒) แผนกการเจ้าหน้าที่
- (๓) แผนกเงิน
- (๔) แผนกพัสดุ
- (๕) แผนกบัญชี

๒. กองการข่าวและพิธีการขนส่งทางอากาศ แบ่งเป็น ๓ แผนก คือ
 - (๑) แผนกวิเคราะห์และส่งเสริม
 - (๒) แผนกวิเทศสัมพันธ์
 - (๓) แผนกพิธีการ
๓. กองควบคุมกิจการเดินอากาศ แบ่งเป็น ๔ แผนก คือ
 - (๑) แผนกเดินอากาศของไทย
 - (๒) แผนกเดินอากาศในส่วนภูมิภาค
 - (๓) แผนกเดินอากาศต่างภูมิภาค
 - (๔) แผนกเดินอากาศไม่ประจำ
๔. กองความปลอดภัยในการเดินอากาศ แบ่งเป็น ๓ แผนก คือ
 - (๑) แผนกประกาศนักรบิน
 - (๒) แผนกค้นหาและช่วยอากาศยานประสบภัย
 - (๓) แผนกทะเบียนและใบอนุญาต
๕. กองกิจการท่าอากาศยาน แบ่งเป็น ๓ แผนก คือ
 - (๑) แผนกควบคุมและประสานงาน
 - (๒) แผนกวางแผนและโครงการ
 - (๓) แผนกการดับเพลิง
๖. กองก่อสร้างและบำรุงรักษา
๗. กองช่างสื่อสารและช่วยการเดินอากาศ
๘. กองปฏิบัติการสื่อสารและจราจรทางอากาศ แบ่งเป็น ๓ แผนก คือ
 - (๑) แผนกวิทยุ
 - (๒) แผนกสื่อสาร
 - (๓) แผนกควบคุมจราจรทางอากาศ

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตาม พระราชกฤษฎีกานี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

จอมพล ถนอม กิตติขจร

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ:— เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติ
ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๐๖ ได้จัดตั้งกรมการบินพาณิชย์ขึ้น
จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมการบินพาณิชย์ขึ้นไว้

(ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๘๒ ตอนที่ ๕๓ ลงวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๐๗)



พิมพ์ที่

โรงพิมพ์กรมตำรวจทหารอากาศ

บางซื่อ พระนคร โทร. 46493

นาวาอากาศเอก อุดม อังสวานนท์ ผู้พิมพ์ผู้โฆษณา

พ.ศ. 2509

