

## กระทู้ถามที่ ๐๕๕ ร.

สภาผู้แทนราษฎร

๑๘ กันยายน ๒๕๖๒

เรื่อง การควบคุมสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost airline)

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ข้าพเจ้าขอตั้งกระทู้ถาม ถามรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ดังต่อไปนี้

ปัจจุบันการแข่งขันทางการตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost airline) มีค่อนข้างสูงทุกสายการบินต้องเผชิญกับภาวะต้นทุนน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ทำให้แต่ละบริษัทจำเป็นต้องหากลยุทธ์ในการบริหาร มีการกำหนดเงื่อนไขเพื่อส่งเสริมทางการตลาดให้สามารถดึงดูดลูกค้าให้หันมาใช้บริการสายการบินของตนเองให้ได้มากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นโปรโมชั่นการเปิดให้จองซื้อตั๋วล่วงหน้า ๓ - ๖ วัน ในอัตราค่าโดยสารที่มีราคาถูกลงมาก แต่ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขมากมายที่ทางบริษัทกำหนด ทำให้ผู้บริโภคมีความสนใจเข้ามาจองเป็นจำนวนมาก แต่ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด ผู้บริโภคไม่สามารถมีอำนาจต่อรองการขอรับบริการจากทางบริษัทได้ เช่น การขอเปลี่ยนตารางเวลาบิน ซึ่งมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่สูงมาก หรือมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในอัตราที่แพงกว่าปกติ มีเงื่อนไขการซื้อน้ำหนักระเป๋าหนัก แต่หากผู้บริโภคไม่สามารถจองล่วงหน้าได้ เนื่องจากมีความจำเป็นเร่งด่วน จะต้องเดินทางในระยะเวลายันใกล้ ค่าโดยสารหน้าจูดบริการก็จะมีราคาที่สูงมาก ราคาแต่ละสายการบินไม่มีมาตรฐานกลางในการกำหนดราคา ซึ่งเป็นการเอารัดเอาเปรียบผู้บริโภคเป็นอย่างมาก จากเหตุผลดังกล่าว จึงขอเรียนถามว่า

๑. กระทรวงคมนาคมมีมาตรการในการแก้ไขปัญหาการกำหนดอัตราค่าโดยสารสายการบินต้นทุนต่ำให้มีความเป็นมาตรฐานเดียวกัน และไม่เป็นการเอารัดเอาเปรียบผู้บริโภคไว้หรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๒. กระทรวงคมนาคมมีมาตรการการลงโทษแก่สายการบินทุกสายการบินที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบไว้หรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

๓. กระทรวงคมนาคมได้มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินทุกสายการบิน  
ไว้เรียบร้อยแล้ว ขอทราบรายละเอียด

ขอให้ตอบในราชกิจจานุเบกษา

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

สฤกษ์พงษ์ เกี่ยวข้อง

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคภูมิใจไทย

จังหวัดกระบี่

## คำตอบกระทู้ถามที่ ๐๕๕ ร.

ของ นายสฤกษ์พงษ์ เกี่ยวข้อง สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร จังหวัดกระบี่ พรรคภูมิใจไทย  
เรื่อง การควบคุมสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost airline)

ข้าพเจ้า นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ขอตอบกระทู้ถาม  
ของท่านสมาชิกผู้มีความเกียรติ ภาระกิจ การควบคุมสายการบินต้นทุนต่ำ (Low cost airline) ดังนี้

๑. กระทรวงคมนาคมมีมาตรการในการแก้ไขปัญหาการกำหนดอัตราค่าโดยสารสายการบิน  
ต้นทุนต่ำให้มีความเป็นมาตรฐานเดียวกัน และไม่เป็นการเอารัดเอาเปรียบผู้บริโภคไว้หรือไม่ อย่างไร  
ขอทราบรายละเอียด

กระทรวงคมนาคมและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีมาตรการ  
ในการกำกับดูแลการกำหนดอัตราค่าโดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำให้มีความเป็นมาตรฐานเดียวกัน  
ตามประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและ  
ค่าธรรมเนียมสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๑ ได้กำหนดมาตรฐาน  
ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมสำหรับการให้บริการเส้นทางภายในประเทศ โดยแบ่งกลุ่มเส้นทางเป็น ๒ กลุ่ม  
ได้แก่

กลุ่มที่ ๑ กลุ่มที่ไม่ควบคุมค่าโดยสาร คือ เส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตร  
ซึ่งมีการเดินทางบนท้องถนนสะดวกและเส้นทางบิน ซึ่งเป็นการบินเชื่อมระหว่างภาคโดยไม่แวะ  
ทำอากาศยานในกรุงเทพมหานครให้กำหนดค่าโดยสารโดยเสรี

### หลักการ

เนื่องจากเส้นทางที่มีระยะทางใกล้ ประชาชนสามารถเลือกเดินทางด้วยรถยนต์ได้สะดวก  
จึงเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้แก่ประชาชน ในขณะที่เส้นทางบินเชื่อมระหว่างภาค  
ซึ่งไม่แวะทำอากาศยานในกรุงเทพฯ เป็นเส้นทางที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางระยะไกล  
ให้แก่ประชาชน แต่เส้นทางกลุ่มนี้มีอุปสรรคน้อย ทำให้ศักยภาพทางธุรกิจน้อยเมื่อเทียบกับเส้นทางบิน  
ที่แวะทำอากาศยานในกรุงเทพฯ ดังนั้น จึงเปิดโอกาสให้สายการบินกำหนดค่าโดยสารโดยเสรี  
เพื่อจูงใจให้สายการบินให้บริการในเส้นทางกลุ่มนี้ อันเป็นการเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงบริการขนส่ง  
ทางอากาศให้แก่ประชาชน

กลุ่มที่ ๒ กลุ่มที่ควบคุมค่าโดยสาร คือ

(ก) เส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตร และมีการเดินทางบนท้องถนน  
ไม่สะดวก ให้ผู้ประกอบการที่ให้บริการเต็มรูปแบบและผู้ประกอบการที่ให้บริการแบบต้นทุนต่ำ  
กำหนดค่าโดยสารได้ไม่เกิน ๒๒ บาทต่อกิโลเมตร

### หลักการ

เนื่องจากเส้นทางกลุ่มนี้มีการเดินทางบนท้องถนนไม่สะดวก และมีอุปสรรคน้อย  
ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยในการให้บริการเส้นทางกลุ่มนี้สูงกว่าเส้นทางระยะไกล จึงมีศักยภาพทางธุรกิจน้อย  
จนอาจจะไม่จูงใจให้สายการบินเปิดบริการ ในขณะที่ประชาชนในพื้นที่ที่มีการเดินทางบนท้องถนน

ไม่สะดวกจึงควรมีการส่งเสริมให้ภาคธุรกิจให้บริการที่เป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น ดังนั้น จึงกำหนดเพดานค่าโดยสารไว้ที่ ๒๒ บาทต่อกิโลเมตรต่อที่นั่ง เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการให้บริการ เส้นทางกลุ่มนี้ ในขณะที่เดียวกันจะต้องป้องกันไม่ให้ผู้ประกอบการฉวยโอกาสเรียกเก็บค่าโดยสาร สูงเกินไปด้วย

(ข) เส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกิน ๓๐๐ กิโลเมตร ให้ผู้ประกอบการกำหนดค่าโดยสาร ดังนี้

(๑) เส้นทางบินที่ผู้ประกอบการให้บริการเต็มรูปแบบให้กำหนดค่าโดยสารได้ไม่เกิน ๑๓ บาทต่อกิโลเมตร

(๒) เส้นทางบินที่ผู้ประกอบการให้บริการต้นทุนต่ำให้กำหนดค่าโดยสารได้ไม่เกิน ๙.๔๐ บาทต่อกิโลเมตร

#### หลักการ

เนื่องจากเส้นทางกลุ่มนี้มีอุปสงค์จำนวนมากจึงมีศักยภาพทางธุรกิจสูง ในขณะที่พื้นที่ ทางอากาศและพื้นที่ของท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ ค่อนข้างจำกัด ทำให้อุปสงค์ในช่วงเทศกาล และ วันหยุดสูงกว่าอุปทาน จึงเป็นโอกาสที่สายการบินอาจเรียกเก็บค่าโดยสารสูงขึ้นกว่าช่วงปกติ ดังนั้น เพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าว กระทรวงคมนาคมจึงกำหนดเพดานค่าโดยสารในระดับที่สายการบินสามารถ สร้างรายได้เพียงพอในการรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยตามกฎหมายทำให้สายการบิน จึงไม่สามารถเรียกเก็บค่าโดยสารสูงกว่าเพดานค่าโดยสารตามประกาศฯ ในช่วงเวลาที่มีอุปสงค์สูง

นอกจากนี้ สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมีต้นทุนต่อหน่วยสูงกว่าสายการบิน ที่ให้บริการต้นทุนต่ำในส่วนของบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่นอกเหนือจากการขนส่ง การกำหนด เพดานค่าโดยสารเท่ากัน จึงไม่เป็นธรรมกับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ จึงกำหนดเพดาน ค่าโดยสารสำหรับบริการเต็มรูปแบบสูงกว่าบริการต้นทุนต่ำ โดยกำหนดรายการบริการมาตรฐาน ของการให้บริการเต็มรูปแบบที่ไม่มีค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมไว้ ๓ รายการ ได้แก่ น้ำหนักสัมภาระ ลงทะเบียนอย่างน้อย ๒๐ กิโลกรัม บริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน และบริการเลือกที่นั่ง จึงช่วยให้สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบไม่เสียเปรียบสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องมาจากการกำหนด เพดานค่าโดยสารตามประกาศฯ ที่แตกต่างกัน

ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้เผยแพร่ข้อมูลเพดาน ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศตามประกาศฯ และระยะทางบิน บนเว็บไซต์ของสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทย (<https://www.caat.or.th>) ในหมวดข้อมูลเผยแพร่ หมวดย่อยข้อมูล ค่าโดยสาร หัวข้อข้อมูลค่าโดยสารภายในประเทศ

การติดตามตรวจสอบการเรียกเก็บค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศ ตามประกาศ คณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวาง สำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๑

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีการติดตามตรวจสอบการเรียกเก็บค่าโดยสาร เส้นทางภายในประเทศ ทุกเส้นทางอย่างสม่ำเสมอ โดยเก็บข้อมูลจากเว็บไซต์ของสายการบินและ ตรวจสอบค่าโดยสาร ณ จุดจำหน่ายที่ทำอากาศยานดอนเมืองและทำอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลต่าง ๆ และช่วงวันหยุดยาวติดต่อกันอย่างน้อย ๔ วัน และนำเสนอ รายงานเผยแพร่สถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศรายไตรมาสทางเว็บไซต์ของสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

๒. กระทรวงคมนาคมมีมาตรการการลงโทษแก่สายการบินทุกสายการบินที่ไม่ปฏิบัติตาม กฎระเบียบไว้หรือไม่ อย่างไร ขอทราบรายละเอียด

กระทรวงคมนาคมขอเรียนว่าการกำกับดูแลสายการบินหรือผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบ กิจการการบินพลเรือน เป็นหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงาน ที่มีวัตถุประสงค์ในการกำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้เป็นไป ตามกฎหมายและมาตรฐานสากล โดยมีหน้าที่ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม รวมทั้งส่งเสริมให้ ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และ มาตรฐานสากล โดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ได้กำหนดมาตรการ การลงโทษ แก่ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ ที่ให้บริการแบบประจำที่เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ ในกรณีต่าง ๆ เช่น

๒.๑ มาตรการการลงโทษจากการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการกำกับ ดูแลด้านราคา พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้กำหนดกฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลด้านราคาไว้ว่า การกำหนดค่าโดยสารหรือค่าระวางของผู้ประกอบการอากาศยานขนส่งหรือสายการบิน (รวมถึงสายการบิน ต้นทุนต่ำด้วย) ต้องเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการตามหลักเกณฑ์และวิธีการ คำนวณค่าโดยสารและค่าระวางของผู้ประกอบการอากาศยานขนส่ง และต้องไม่เกินอัตราขั้นสูง ที่กำหนดในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (มาตรา ๔๑/๑๓๐ แห่งพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗) ซึ่งในปัจจุบันมีประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๑ และมีกฎกระทรวงกำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง พ.ศ. ๒๕๕๔ ใช้บังคับ ดังนั้น ในกรณีที่มีการเก็บค่าโดยสารหรือค่าระวางไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการตามประกาศฯ ดังกล่าว หรือเกินอัตราขั้นสูงที่กำหนดในกฎกระทรวงฯ ผู้ประกอบการ อากาศยานขนส่งหรือผู้ประกอบการสายการบินจะมีความผิดฐานเก็บค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับ

อากาศยานขนส่งไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางของผู้ประกอบการอากาศยานขนส่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ตามมาตรา ๗๔ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗

๒.๒ มาตรการการลงโทษจากการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข หรือข้อจำกัดตามใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์

การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือน เพื่อให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน หรือผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศต้องปฏิบัติตาม เช่น กรณีผู้ประกอบการการบินพลเรือนไม่นำเงื่อนไขในการขนส่ง (Condition of Carriage) ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้ความเห็นชอบ หรือไม่ดำเนินการตามเงื่อนไขในการขนส่งที่ได้รับความเห็นชอบ หรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในการขนส่งโดยไม่ได้รับความเห็นชอบก่อน จะถือเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ดังนั้น กรณีที่ผู้ประกอบการสายการบินฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนดให้ผู้ประกอบการการบินพลเรือนประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ต้องปฏิบัติตาม จะมีความผิดฐานฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด เงื่อนไข ข้อจำกัด หรือข้อบังคับ แล้วแต่กรณี ตามมาตรา ๔๑/๑๒๕ วรรคสอง หรือ มาตรา ๔๑/๑๑๗ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท และปรับอีกวันละสองหมื่นบาท จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามมาตรา ๖๗/๑๕ นอกจากนั้น ยังมีมาตรการการลงโทษแก่สายการบิน ในกรณีอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัย (Safety) หรือ มาตรการรักษาความปลอดภัย (Security) ด้วย โดยมีการกำหนดระวางโทษตั้งแต่ปรับสถานเดียวสูงสุดเป็นระวางโทษปรับไม่เกิน ๒๐๐,๐๐๐ บาท และระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๒ ปี และปรับไม่เกิน ๔๐๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เป็นต้น

๓. กระทรวงคมนาคมได้มีการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินทุกสายการบินไว้ อย่างไรก็ตาม ขอลดรายละเอียด

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินทุกสายการบิน ภายใต้ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘๕ ว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘๖ ว่าด้วยเรื่องการเดินทางของอากาศยาน และประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง ข้อกำหนด การรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate Requirements) (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในภาคผนวก ๖ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ โดยมีกระบวนการในการตรวจสอบด้านความปลอดภัยสายการบินตามกระบวนการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ๕ ขั้นตอนคือ

๑. ขั้นตอนการเตรียมการในเบื้องต้นของผู้ขอรับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Pre - Application Phase)

๒. ขั้นตอนการยื่นคำขออย่างเป็นทางการ (Formal Application Phase)

๓. ขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารหลักฐาน (Document Evaluation Phase)

๔. ขั้นตอนการตรวจสอบการปฏิบัติการ (Demonstration and Inspection Phase)

๕. ขั้นตอนการออกใบรับรอง (Certification Phase) โดยพนักงานเจ้าหน้าที่จะพิจารณาการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และข้อกำหนดการปฏิบัติการแนบท้ายใบรับรองฯ เมื่อตรวจสอบผู้ขอใบรับรองฯ โดยประเมินความพร้อมด้านองค์กร มาตรการควบคุมและกำกับดูแล การปฏิบัติการบิน การจัดการฝึกอบรม การจัดการปฏิบัติการ แล้วเห็นว่าสอดคล้องกับลักษณะของการปฏิบัติการที่เสนอขอ และสามารถดำเนินการบริการได้อย่างปลอดภัย

นอกจากนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการตรวจสอบผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศตามแผนการ ตรวจสอบประจำปี (AOC Surveillance Plan) เพื่อดำเนินการตรวจสอบด้านการมาตรฐานความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินอย่างต่อเนื่องว่าผู้ได้รับใบรับรองฯ ได้ปฏิบัติการบินเป็นไปตามกฎหมายและคู่มือที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้การรับรองหรือเห็นชอบ โดยรายการตรวจสอบตามแผนการตรวจสอบประจำปี ประกอบด้วยรายการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตรวจสอบและประเมินองค์กรของผู้ได้รับใบรับรองฯ ว่ามีประสิทธิภาพในการจัดการและการควบคุมสิ่งอำนวยความสะดวก อุปกรณ์ การดำเนินงานภาคพื้นดิน การจัดการภาคพื้นดิน การบำรุงรักษาอากาศยานการควบคุม

๒. ดำเนินการตรวจสอบผู้ได้รับใบรับรองฯ ด้านการปฏิบัติงานและการกำกับดูแลการบินที่เกี่ยวกับ

๓. ดำเนินการตรวจสอบผู้ได้รับใบรับรองฯ ในการจัดการและควบคุมเวลาปฏิบัติงานให้ได้มาตรฐานขั้นตอนความปลอดภัยของผู้โดยสาร

๔. ดำเนินการตรวจสอบผู้ได้รับใบรับรองฯ ด้านระบบการจัดการความปลอดภัย (SMS)

๕. ดำเนินการตรวจสอบผู้ได้รับใบรับรองฯ ด้านระบบการจัดการคุณภาพ (QMS)

๖. ดำเนินการตรวจสอบผู้ได้รับใบรับรองฯ ระบบเอกสารความปลอดภัยการบิน (FSDS)

๗. ดำเนินการตรวจสอบผู้ได้รับใบรับรองฯ ขั้นตอนการขนส่งสินค้าอันตราย (DG)

๘. ดำเนินการตรวจสอบผู้ได้รับใบรับรองฯ ในการจัดการและควบคุมการบินที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานและบุคลากร, การฝึกอบรม, คู่มือบริษัท และบันทึกการปฏิบัติตามข้อกำหนดของการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ข้อกำหนดการดำเนินงาน และข้อบังคับการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง