

# คำอธิบายสรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558

## ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของกฎหมาย

โดยที่ในปัจจุบันมีการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศหลายลักษณะและมีจำนวนมากขึ้น ประกอบกับพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ยังมีบทบัญญัติไม่ชัดเจนเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานไทย และของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในเรื่องการรับแจ้งและการรับตัวบุคคลผู้กระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบิน และยังมีบทบัญญัติไม่ครอบคลุมถึงการกระทำความผิดที่กำหนดในอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน ค.ศ. 1963 (พ.ศ. 2506) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งทำขึ้นที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 1970 (พ.ศ. 2513) และอนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514) พร้อมทั้งพิธีสารลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1988 (พ.ศ. 2531) ตลอดจนพระราชบัญญัติดังกล่าวยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความผิดบางประการที่ได้กระทำให้ในอากาศยานในระหว่างการบิน ต่อผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือผู้โดยสารและต่อทรัพย์สินในอากาศยานที่สมควรกำหนดให้เป็นความผิดด้วย รวมทั้งยังไม่มี บทบัญญัติว่าด้วยเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานในระหว่างการบิน

## ขอบเขตการใช้บังคับของกฎหมาย

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 มาตรา 4 กำหนดขอบเขตการใช้บังคับโดยไม่ใช้บังคับแก่อากาศยานที่ใช้ในบริการทางทหาร ตำรวจ หรือศุลกากรของรัฐต่างประเทศ

## การแก้ไขปรับปรุง/ยกเลิก

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 ได้ยกเลิกพระราชบัญญัติจำนวน 2 ฉบับ ได้แก่

1. พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521
2. พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2538

## โครงสร้างของกฎหมาย

**หมวด 1** ความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศและอากาศยาน

**หมวด 2** อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน และ เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน

**หมวด 3** ความผิดต่อการเดินอากาศที่ได้กระทำนอกราชอาณาจักรที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร  
**บทเฉพาะกาล**

พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2558 มีสาระสำคัญโดยสรุป ดังนี้

### 1. ความผิดเกี่ยวกับการเดินอากาศและอากาศยาน

การกระทำที่บัญญัติให้เป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน (อนุสัญญากรุงโตเกียว) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำความผิดทางอากาศโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (อนุสัญญากรุงเฮก) อนุสัญญาว่าด้วยการปราบปรามการกระทำความผิดอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน (อนุสัญญากรุงมินตรีโอล) และเพิ่มเติมการกระทำที่เป็นความผิดตามพิธีสารเพื่อการปราบปรามการกระทำรุนแรงอันมิชอบด้วยกฎหมาย ณ ท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพิ่มเติมจากอนุสัญญากรุงมินตรีโอล รวมทั้งได้เพิ่มเติมการกระทำซึ่งเป็นความผิดที่กำหนดไว้ในกฎหมายต้นแบบว่าด้วยการกระทำความผิดบางประการบนอากาศยานพลเรือนตามข้อมติสมัชชาองค์การการบินพลเรือน (ICAO) ที่ A 33-4 โดยอาจแบ่งประเภทของฐานความผิดได้ ดังนี้

#### 1.1 ความผิดของผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน สำหรับการกระทำการที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ได้แก่

- (1) ความผิดฐานฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (มาตรา 7)
- (2) ความผิดฐานกระทำการหรือมีสิ่งต้องห้ามในอากาศยาน ได้แก่ การสูบบุหรี่ในห้องน้ำหรือที่อื่นใดที่มีใช้สถานที่ที่จัดไว้ให้สูบบุหรี่เป็นการเฉพาะ การใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในเวลาที่ยกเว้นห้ามใช้ หรือมีสิ่งที่มีประกาศห้ามมิให้นำขึ้นไปในอากาศยานไว้ในกรณีครอบครอง (มาตรา 8)
- (3) ความผิดฐานทำให้เครื่องตรวจจับควันหรืออุปกรณ์อื่นใดในอากาศยานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของอากาศยานไม่ทำงาน (มาตรา 9)
- (4) ความผิดฐานใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น (มาตรา 10)
- (5) ความผิดฐานกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ (มาตรา 11)
  - (5.1) กระทำต่อร่างกายผู้อื่นอันเป็นการมุ่งหมายในทางเพศ
  - (5.2) กระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัลโดยเปลือยหรือเปิดเผยส่วนของร่างกาย หรือ
  - (5.3) ใช้วาจาลามลามหรือแสดงกิริยาท่าทางอันเป็นการลามกอย่างอื่น

#### 1.2 ความผิดของผู้อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบิน สำหรับการกระทำการที่เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทยและน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน ได้แก่

- (1) ความผิดฐานกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้อันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน (มาตรา 12)
  - (1.1) ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่น
  - (1.2) ทำให้เสียทรัพย์
  - (1.3) ตีมีเครื่องมือที่มีแอลกอฮอล์หรือใช้สารที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท หรือ
  - (1.4) กระทำด้วยประการใดๆ ที่ก่อให้เกิดความวุ่นวายในอากาศยาน
- (2) ความผิดฐานกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้อันเป็นการรบกวนการปฏิบัติหน้าที่ หรือทำให้ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานลดลง (มาตรา 13)
  - (2.1) ใช้กำลังทำร้ายผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน หรือ

(2.2) ทำให้ผู้ควบคุมอากาศยานหรือเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานเกิดความกลัว หรือความตกใจโดยการขู่เข็ญ ไม่ว่าจะทำด้วยใช้แรงกายภาพหรือด้วยวิธีอื่นใด

(3) ความผิดฐานเข้าไปหรือซ่อนตัวอยู่ในอากาศยานในระหว่างบริการโดยไม่มีเหตุสมควร หรือไม่ยอมออกไปเมื่อผู้ควบคุมอากาศยานได้สั่งให้ออกไปจากอากาศยาน (มาตรา 14)

(4) ความผิดฐานทำร้ายร่างกายผู้อื่นในอากาศยานอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (มาตรา 15)

(5) ความผิดฐานฆ่าผู้อื่นในอากาศยานอันน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน (มาตรา 16)

(6) ความผิดฐานยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยานโดยใช้กำลังประทุษร้าย หรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังประทุษร้ายผู้อื่น หรือขู่ว่าจะกระทำอันตรายต่ออากาศยานนั้น (มาตรา 17)

**1.3 ความผิดของผู้ที่ทำให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินได้ หรือก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน**

(1) ความผิดฐานกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ (มาตรา 18)

(1.1) ทำลายอากาศยานในระหว่างบริการ

(1.2) ทำให้อากาศยานในระหว่างบริการเสียหายจนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้น ไม่สามารถทำการบินได้ หรือเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน หรือ

(1.3) วางหรือกระทำด้วยประการใด ๆ เพื่อให้มีการวางวัสดุหรือสิ่งใด ๆ ในอากาศยานในระหว่างบริการ ที่น่าจะทำลายอากาศยานนั้น หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหาย จนเป็นเหตุให้อากาศยานนั้น ไม่สามารถทำการบินได้ หรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายจนน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน

**1.4 ความผิดของผู้ที่กระทำความผิดในท่าอากาศยาน หรือกระทำการใด ๆ ทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก**

(1) ความผิดฐานใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้อันเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (มาตรา 19)

(1.1) ทำร้ายร่างกายผู้อื่นในท่าอากาศยานจนเป็นเหตุให้หรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย

(1.2) ทำลายหรือทำให้เสียหายอย่างร้ายแรงต่อท่าอากาศยาน หรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน หรือต่ออากาศยานที่จอดอยู่ในท่าอากาศยาน ซึ่งไม่ใช่อากาศยานในระหว่างบริการ หรือ

(1.3) ทำให้การให้บริการของท่าอากาศยานหยุดชะงัก

(2) ความผิดฐานใช้อาวุธหรือวัสดุอื่นใดฆ่าผู้อื่นในท่าอากาศยานอันเป็นอันตรายหรือน่าจะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (มาตรา 20)

**1.5 ความผิดของผู้ที่ทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือแจ้งความหรือส่งข่าวสารอันเป็นเท็จเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินเกิดความตื่นตกใจ**

(1) ความผิดฐานทำลายหรือทำให้เสียหายแก่เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือทำให้การทำงานของเครื่องอำนวยความสะดวกดังกล่าวขัดข้อง อันเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน (มาตรา 21)

(2) ความผิดฐานแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จอันเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ หรือเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน (มาตรา 22)

## 2. อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน

### 2.1 กรณีการกระทำความผิดเกิดในอากาศยานไทย

#### (1) อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานขณะอากาศยานอยู่ในระหว่างการบิน

(1.1) อำนาจหน้าที่ในการใช้มาตรการอันสมควร ผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน อาจใช้มาตรการอันสมควร รวมทั้งการควบคุมตัวบุคคลผู้อยู่ในอากาศยานเท่าที่จำเป็น เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน หรือเพื่อส่งตัวบุคคลนั้นแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน หรือนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยานได้ เมื่อพบเห็นหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าบุคคลดังกล่าวกระทำการหรือจะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ได้แก่ 1. เป็นความผิดอาญา 2. เป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือ 3. เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน (มาตรา 26 วรรคหนึ่ง)

ทั้งนี้ เมื่ออากาศยานไทยลงสู่พื้นแล้ว ห้ามใช้มาตรการควบคุมตัวบุคคล เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้ ได้แก่ 1. เป็นมาตรการเพื่อให้สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน เพื่อให้ดำเนินคดี หรือ 2. เป็นการบินลงเพราะเหตุจำเป็นและผู้ควบคุมอากาศยานไม่สามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานได้ หรือ 3. ผู้ถูกควบคุมตัวยินยอมเดินทางต่อไปกับอากาศยานภายใต้การควบคุม หรือ 4. เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศนั้นไม่ยินยอมให้นำตัวผู้ถูกควบคุมลง หรือไม่ยอมรับตัวไว้ในกรณีนี้ ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจใช้มาตรการควบคุมตัวบุคคลต่อไปได้ จนกว่าจะสามารถส่งตัวผู้ถูกควบคุมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทยหรือประเทศอื่นได้ หรือจนกว่าจะถึงถิ่นปลายทางของการเดินทางของผู้ถูกควบคุมตัว (มาตรา 29)

(1.2) อำนาจในการมอบอำนาจของผู้ควบคุมอากาศยานแก่เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสาร ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งหรือมอบอำนาจให้ “เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน” และอาจขอร้องหรือมอบอำนาจให้ “ผู้โดยสาร” ควบคุมตัวบุคคลผู้กระทำการหรือจะกระทำการตามมาตรา 26 วรรคหนึ่งก็ได้ (มาตรา 26 วรรคสอง) อย่างไรก็ตามเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานหรือผู้โดยสารในอากาศยานไทยซึ่งเป็นอากาศยานในระหว่างการบิน อาจใช้มาตรการอันสมควรในทางป้องกันเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยานได้โดยไม่ต้องมีการมอบอำนาจจากผู้ควบคุมอากาศยานในเมื่อมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะมีความจำเป็นจะต้องกระทำเช่นนั้นทันที แต่ผู้ควบคุมอากาศยานอาจสั่งให้ยกเลิกมาตรการนั้นได้ (มาตรา 27)

(1.3) หน้าที่ในการแจ้งการใช้มาตรการและการควบคุมบุคคลในอากาศยาน ในกรณีที่มีผู้ถูกควบคุมตัวบุคคลในอากาศยานไทย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งการควบคุมพร้อมด้วยเหตุผลแก่ “เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน” ของประเทศที่อากาศยานจะลงสู่พื้นทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ และหากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ประเทศนั้นกำหนด (มาตรา 28) นอกจากนี้ ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้ง “สถานทูต” หรือ “สถานกงสุลไทย” ที่มีเขตอำนาจในประเทศนั้นทราบและให้รายงานให้ “เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทย” ได้ทราบถึงการใช้มาตรการในประการนี้โดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ (มาตรา 33 วรรคสอง)

#### (2) อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานเมื่ออากาศยานลงสู่พื้น

(2.1) กรณีอากาศยานลงสู่พื้นนอกราชอาณาจักรไทย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้ (มาตรา 30 - มาตรา 33)

(2.1.1) นำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยาน เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และ

ความเรียบร้อยในอากาศยานเมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการ หรือจะกระทำการ ในอากาศยานในระหว่างการบินอันเป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ทั้งนี้ ไม่ว่าจะกระทำนั้นจะเป็นความผิดอาญาหรือไม่ก็ตาม (มาตรา 30 (1)) ทั้งนี้ ในการนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานไทย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นทราบข้อเท็จจริงและเหตุผลของการนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยาน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ประเทศนั้นกำหนด (มาตรา 31 วรรคหนึ่ง) นอกจากนี้ เมื่อได้นำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานไทยแล้ว ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้ง “สถานทูต” หรือ “สถานกงสุลไทย” ที่มีเขตอำนาจในประเทศนั้นทราบและให้รายงานให้ “เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทย” ทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ (มาตรา 33 วรรคสอง)

(2.1.2) **ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศ ที่อากาศยานลงสู่พื้นเพื่อให้มีการดำเนินคดีอาญา** เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย ซึ่งเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม (มาตรา 30 (2)) ในกรณีที่ผู้ควบคุมอากาศยานมีความประสงค์จะส่งตัวบุคคลเพื่อดำเนินคดีอาญาให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งความประสงค์ดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ หากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ประเทศนั้นกำหนด และเมื่อส่งตัวบุคคลนั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้ผู้ควบคุมอากาศยานส่งพยานหลักฐานที่ขอด้วยกฎหมายไทยซึ่งอยู่ในความครอบครองของตนแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานนั้นด้วย (มาตรา 31 วรรคสอง)

อนึ่ง การส่งตัวหรือไม่ส่งตัวบุคคลใดของผู้ควบคุมอากาศยานของอากาศยานไทย ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานข้างต้น หรือการให้คำรับรองของผู้ควบคุมอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีที่กฎหมายของประเทศที่อากาศยานลงสู่พื้นกำหนดให้ต้องทำคำรับรองเกี่ยวกับการไม่ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอให้ประเทศอื่นดำเนินคดีอาญาแก่ผู้ถูกส่งตัว ให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามระเบียบที่ปลัดกระทรวง การต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และปลัดกระทรวงมหาดไทยร่วมกันกำหนด (มาตรา 32) นอกจากนี้ เมื่อได้ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้มีการดำเนินคดีอาญาแล้ว ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้ง “สถานทูต” หรือ “สถานกงสุลไทย” ที่มีเขตอำนาจในประเทศนั้นทราบและให้รายงานให้ “เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานของประเทศไทย” ทราบ โดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ (มาตรา 33 วรรคสอง)

(2.2) **กรณีอากาศยานลงสู่พื้นในราชอาณาจักรไทย** ให้ผู้ควบคุมอากาศยานมีอำนาจตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 30 โดยอนุโลม เว้นแต่ความผิดอาญาตามมาตรา 30 (2) ไม่จำเป็นต้องเป็นความผิดร้ายแรงตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ ให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานการนำตัวบุคคลลงจากอากาศยาน และแจ้งความประสงค์จะส่งตัวบุคคลเพื่อดำเนินคดีอาญา พร้อมทั้งส่งพยานหลักฐานให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน โดยให้นำมาตรา 31 มาใช้บังคับโดยอนุโลม (มาตรา 34) ทั้งนี้ อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยานในกรณีอากาศยานลงสู่พื้นในราชอาณาจักรสามารถสรุปได้ ดังนี้

(2.2.1) **นำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยาน** เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการหรือจะกระทำการในอากาศยานในระหว่างการบิน อันเป็นหรืออาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเป็นการฝ่าฝืนต่อกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ทั้งนี้ ไม่ว่าจะกระทำนั้นจะเป็นความผิดอาญาหรือไม่ก็ตาม เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองความปลอดภัยของอากาศยานหรือของบุคคลหรือทรัพย์สินในอากาศยาน หรือเพื่อรักษาไว้ซึ่งกฎ ระเบียบ และความเรียบร้อยในอากาศยาน ทั้งนี้ ในการนำตัวบุคคลใดลงจากอากาศยานให้ผู้ควบคุมอากาศยานจัดทำบันทึกรายงานให้ “เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน” ทราบข้อเท็จจริง และเหตุผลของการนำตัวบุคคลนั้นลงจากอากาศยาน

(2.2.2) **ส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้มีการดำเนินคดีอาญา** เมื่อผู้ควบคุมอากาศยานมีเหตุอันควรเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำการในอากาศยานในระหว่างการบินที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาตามกฎหมาย ให้ผู้ควบคุมอากาศยานแจ้งความประสงค์ดังกล่าวแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานทราบโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้ หากเป็นไปได้ให้แจ้งก่อนอากาศยานลงสู่พื้น และเมื่อส่งตัวบุคคลนั้นให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้ผู้ควบคุมอากาศยานส่งพยานหลักฐานที่ขอด้วยกฎหมายซึ่งอยู่ในความครอบครองของตนแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานนั้นด้วย

## 2.2 กรณีการกระทำความผิดเกิดในอากาศยานต่างประเทศซึ่งลงสู่พื้นในราชอาณาจักรไทย

(1) **อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในการรับตัวบุคคลเพื่อดำเนินคดีอาญา** เมื่อ “อากาศยานต่างประเทศ” ลงสู่พื้นในราชอาณาจักรไทย และผู้ควบคุมอากาศยานส่งตัวบุคคลใดให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานเพื่อให้ดำเนินคดีอาญาในราชอาณาจักร เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานจะยอมรับตัวบุคคลดังกล่าวได้ต่อเมื่อการกระทำของบุคคลนั้นเป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย (มาตรา 35)

(2) **อำนาจของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานในการปฏิเสธการรับตัวบุคคลเพื่อการดำเนินคดีอาญา** เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานอาจไม่ยอมให้นำตัวบุคคลนั้นลง หรือไม่รับตัวบุคคลนั้นไว้เพื่อดำเนินคดี ในกรณีดังต่อไปนี้ (มาตรา 36)

(ก) ผู้ควบคุมอากาศยานไม่ได้แจ้งหรือไม่ได้รายงานให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ทราบตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด ในกรณีเช่นว่านี้ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน อาจยอมให้นำตัวลงหรือรับตัวไว้ดำเนินคดีในราชอาณาจักรได้ ตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

(ข) ประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่ได้เป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ซึ่งทำขึ้นที่กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2506 ในกรณีเช่นว่านี้ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน อาจยอมให้นำตัวลงหรือรับตัวไว้ดำเนินคดีในราชอาณาจักรได้ ตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

(ค) การกระทำที่ผู้ควบคุมอากาศยานเห็นว่าเป็นความผิดอาญาร้ายแรง ตามกฎหมายของประเทศผู้จดทะเบียนอากาศยาน แต่ไม่เป็นความผิดอาญาตามกฎหมายไทย หรือ

(ง) ในกรณีที่เป็นการส่งตัวผู้กระทำความผิดเพื่อให้ดำเนินคดีสำหรับความผิดที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 มาตรา 8 มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 12 หรือมาตรา 13 ผู้ควบคุมอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ ไม่ให้คำรับรองว่าไม่ได้ร้องขอหรือจะไม่ร้องขอประเทศอื่นให้ดำเนินคดีอาญา

การรับแจ้งและการรับรายงานจากผู้ควบคุมอากาศยานต่างประเทศ ตลอดจนวิธีดำเนินการ ในการสอบสวนเบื้องต้นของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยาน ให้เป็นไปตามระเบียบที่ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงคมนาคม และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติร่วมกันกำหนด

ทั้งนี้ในกรณีที่ผลการสอบสวนเบื้องต้นปรากฏว่าไม่อาจดำเนินคดีในราชอาณาจักรได้ และไม่มีการขอให้ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับความผิดในอากาศยานควบคุมตัวบุคคลดังกล่าวไว้เท่าที่จำเป็นเพื่อให้บุคคลนั้นเดินทางออกไปนอกราชอาณาจักร เว้นแต่บุคคลนั้นเป็นผู้มีสิทธิเข้ามาหรืออยู่ในราชอาณาจักรก็ให้ปล่อยตัวไป

**2.3 ความรับผิดชอบทางแพ่งและทางอาญา** ในการใช้อำนาจหน้าที่ของผู้ควบคุมอากาศยาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน ผู้โดยสาร ผู้ดำเนินการเดินอากาศหรือผู้ทำการแทนบุคคลดังกล่าวตามพระราชบัญญัตินี้ ย่อมไม่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบทางอาญาและทางแพ่งต่อผู้ใด เว้นแต่กระทำการโดยไม่สุจริตหรือเกินสมควรแก่เหตุ (มาตรา 37)

#### **2.4 เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน**

(1) การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน เพื่อเป็นการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดในอากาศยานในระหว่างการบินของอากาศยานขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน โดยคำแนะนำของปลัดกระทรวงกลาโหมและผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ทั้งนี้ ผู้ที่จะได้รับการแต่งตั้งให้เป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กำหนดในกฎกระทรวงของกระทรวงคมนาคม หลักเกณฑ์การจัดให้มีเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานประจำอากาศยานลำใด ตลอดจนแนวทางการปฏิบัติหน้าที่และการพกอาวุธของเจ้าหน้าที่ดังกล่าว ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด (มาตรา 38)

(2) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินทางของเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานตามระเบียบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (มาตรา 39)

(3) การปฏิบัติหน้าที่ เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา และเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (มาตรา 40)

(4) บัตรประจำตัว เจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยานต้องแสดงบัตรประจำตัวต่อบุคคลที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่กรณีฉุกเฉิน ทั้งนี้ แบบของบัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ผู้รักษาความปลอดภัยในอากาศยาน ให้เป็นไปตามแบบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา (มาตรา 41)

### **3. การกำหนดเขตอำนาจศาลต่อความผิดที่ได้กระทำนอกราชอาณาจักรที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร**

#### **3.1 ความผิดร้ายแรงที่กระทำต่ออากาศยานไทยนอกราชอาณาจักร ที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ตามมาตรา 42 ได้แก่**

(1) การกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดให้อากาศยานไม่สามารถทำการบินได้ หรือก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ตามมาตรา 18

(2) การแจ้งข้อความหรือส่งข่าวสารซึ่งรู้อยู่แล้วว่าเป็นเท็จอันเป็นเหตุหรือน่าจะเป็นเหตุให้ผู้ที่อยู่ในท่าอากาศยานหรือผู้ที่อยู่ในอากาศยานในระหว่างการบินตื่นตกใจ หรือเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานในระหว่างการบิน ตามมาตรา 22

(3) การสนับสนุนการกระทำความผิด ตามมาตรา 23 ได้แก่ ความผิดตามมาตรา 15 มาตรา 16 มาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 19 มาตรา 20 มาตรา 21 หรือมาตรา 22

(4) การพยายามกระทำความผิดตามมาตรา 24 ได้แก่ ความผิดตามมาตรา 15 มาตรา 16 มาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 19 มาตรา 20 มาตรา 21 หรือมาตรา 22

(5) การเตรียมการกระทำความผิดตามมาตรา 25 ได้แก่ ความผิดตามมาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 19 หรือมาตรา 20

### 3.2 ความผิดที่กระทำในหรือต่ออากาศยานต่างประเทศ ที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ได้แก่

(1) ความผิดตามมาตรา 43 ซึ่งมีองค์ประกอบ ดังนี้

(1.1) เป็นการกระทำความผิดตามมาตรา 7 มาตรา 8 มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 12 และมาตรา 13 ที่กระทำในอากาศยานต่างประเทศ

(1.2) อากาศยานต่างประเทศนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นได้ลงสู่พื้นในราชอาณาจักรเป็นแห่งแรกหลังจากที่มีการกระทำความผิด ทั้งนี้ อากาศยานในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร ให้หมายความถึงอากาศยานซึ่งอยู่ในระหว่างเวลา ตั้งแต่อากาศยานใช้กำลังของเครื่องยนต์ของอากาศยานเพื่อจะบินขึ้นจนถึงอากาศยานดังกล่าวได้สิ้นสุดการบินลง

(2) ความผิดตามมาตรา 44 ซึ่งมีองค์ประกอบ ดังนี้

(2.1) เป็นการกระทำความผิดตามมาตรา 12 เฉพาะกรณีที่น่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานต่างประเทศ และมาตรา 15 มาตรา 16 มาตรา 17 มาตรา 18 มาตรา 22 วรรคสอง มาตรา 23 และมาตรา 24 ในหรือต่ออากาศยานต่างประเทศนอกราชอาณาจักร

(2.2) กรณีที่ 1: อากาศยานนั้นอยู่ในระหว่างการบินนอกราชอาณาจักร และอากาศยานนั้นลงสู่พื้นในราชอาณาจักรพร้อมด้วยผู้กระทำความผิด หรือ กรณีที่ 2: พบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักร และมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

**3.3 ความผิดที่ได้กระทำ ณ ท่าอากาศยานนอกราชอาณาจักรความผิดที่ได้กระทำต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักรที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ตามมาตรา 45 ได้แก่**

(1) ความผิดตามมาตรา 19 และมาตรา 20 ที่กระทำ ณ ท่าอากาศยานที่ให้บริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร ในกรณีที่พบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

(2) ความผิดตามมาตรา 21 ที่กระทำต่อเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศซึ่งตั้งอยู่นอกราชอาณาจักร จะต้องรับโทษในราชอาณาจักร ในกรณีที่พบตัวผู้กระทำความผิดในราชอาณาจักรและมีได้มีการส่งตัวผู้นั้นตามกฎหมายว่าด้วยการส่งผู้ร้ายข้ามแดน

**3.4 การลงโทษผู้กระทำความผิดที่ถูกฟ้องศาลในต่างประเทศแล้ว ตามมาตรา 46 กำหนดให้นำบทบัญญัติมาตรา 10 และมาตรา 11 แห่งประมวลกฎหมายอาญา อันเกี่ยวกับการพิจารณาลงโทษในราชอาณาจักรสำหรับผู้กระทำความผิดนอกราชอาณาจักรที่รับโทษตามคำพิพากษาต่างประเทศแล้ว มาใช้บังคับกับการกระทำนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือการกระทำที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้ โดยสามารถสรุปสาระสำคัญได้ 2 กรณี ดังนี้**

(1) กรณีเป็นการกระทำนอกราชอาณาจักรที่ต้องรับโทษในราชอาณาจักร ตามพระราชบัญญัตินี้ ห้ามมิให้ลงโทษผู้นั้นในราชอาณาจักรเพราะการกระทำนั้นอีก ถ้า

(ก) ได้มีคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศอันถึงที่สุดให้ปล่อยตัวผู้นั้น หรือ

(ข) ศาลในต่างประเทศพิพากษาให้ลงโทษ และผู้นั้นได้พ้นโทษแล้ว

ถ้าผู้ต้องคำพิพากษาได้รับโทษสำหรับการกระทำนั้นตามคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศมาแล้ว แต่ยังไม่พ้นโทษ ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้ หรือจะไม่ลงโทษเลยก็ได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงโทษที่ผู้นั้นได้รับมาแล้ว

(2) กรณีเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร หรือกระทำความผิดที่ประมวลกฎหมายอาญาถือว่าได้กระทำในราชอาณาจักร ได้แก่การกระทำความผิดต่อไปนี้

(ก) การกระทำนอกราชอาณาจักรซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งเป็นการกระทำความผิดที่ประมวลกฎหมายอาญาถือว่าได้กระทำในราชอาณาจักร (การกระทำความผิดในอากาศยานไทย) หรือ



(ข) การกระทำที่จะต้องรับโทษในราชอาณาจักรตามพระราชบัญญัตินี้ เป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร หรือกระทำความผิดที่ประมวลกฎหมายอาญาถือว่าได้กระทำในราชอาณาจักร

ถ้าผู้นั้นได้รับโทษสำหรับการกระทำนั้นตามคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศมาแล้วทั้งหมด หรือแต่บางส่วน ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้ หรือจะไม่ลงโทษเลยก็ได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงโทษที่ผู้นั้นได้รับมาแล้ว

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดกรณีข้างต้นได้ถูกฟ้องต่อศาลในต่างประเทศ โดยรัฐบาลไทยร้องขอ ห้ามมิให้ลงโทษผู้นั้นในราชอาณาจักรเพราะการกระทำนั้นอีก ถ้า

- (1) ได้มีคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศอันถึงที่สุดให้ปล่อยตัวผู้นั้น หรือ
- (2) ศาลในต่างประเทศพิพากษาให้ลงโทษ และผู้นั้นได้พ้นโทษแล้ว

#### 4. บทเฉพาะกาล

4.1 กำหนดให้ผู้ได้รับแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 เป็นเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน จนกว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับความผิดในอากาศยาน (มาตรา 47)

4.2 กำหนดให้การส่งตัว การรับแจ้ง การรับรายงาน และการสอบสวนเบื้องต้นที่ค้างดำเนินการอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 ให้ดำเนินการต่อไปจนกว่าจะเสร็จสิ้น (มาตรา 48)

4.3 กำหนดให้ในระหว่างที่ยังไม่ได้ออกกฎกระทรวงกำหนดความผิดร้ายแรงตามมาตรา 30 ให้ความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกขั้นสูงตั้งแต่ห้าปีขึ้นไปเป็นความผิดร้ายแรงตามมาตรา 30 (มาตรา 49)

-----

#### ฝ่ายกฎหมาย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ: คำอธิบายนี้มีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการเข้าใจสาระสำคัญของกฎหมายเท่านั้น ส่วนการจะปฏิบัติตามกฎหมายให้เป็นไปอย่างถูกต้อง ประชาชนจะต้องทำการศึกษา ทำความเข้าใจ ตรวจสอบ และยึดถือตัวบทกฎหมายเป็นสำคัญ