

ตารางเปรียบเทียบที่มาและเหตุผลของร่างข้อบังคับ กพร. ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินเช่าเหมาลำ

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กพร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข
<p>บทอาศัยอำนาจ</p> <p>อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๓ (๔) ข้อ ๔ ข้อ ๗ และข้อ ๙ แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕ กำหนดให้กระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับกิจการเดินอากาศ และรัฐมนตรีสามารถกำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศอันเป็นสาธารณูปโภคได้ตามที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน รวมทั้งแก้ไข เปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมเงื่อนไขนี้ได้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดมาตรการเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ทั้งในเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศไว้ในเงื่อนไขประกอบใบอนุญาตของผู้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบไม่ประจำของไทยทุกราย ทั้งที่ได้รับใบอนุญาตในปัจจุบันและในอนาคต เพื่อให้ผู้ประกอบกิจการยึดถือและปฏิบัติตาม ดังต่อไปนี้</p>	<p>บทอาศัยอำนาจ</p> <p>อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๑/๑๓๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงออกข้อบังคับเพื่อกำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินเช่าเหมาลำที่ดำเนินการโดยผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบไม่ประจำในเที่ยวบินเช่าเหมาลำไว้ ดังต่อไปนี้</p>	<p>มาตรา ๔๑/๑๓๔ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ให้อำนาจคณะกรรมการการบินพลเรือน (กพร.) ในการออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน (ข้อบังคับ กพร.) กำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ในขณะที่ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ พ.ศ. ๒๕๕๖ (ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖) อาศัยอำนาจตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ซึ่งเป็นกฎหมายแม่บทคนละฉบับ</p>
<p>ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า “ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ พ.ศ. ๒๕๕๖”</p>	<p>ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้ เรียกว่า “ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินเช่าเหมาลำ”</p>	<p>กำหนดชื่อของข้อบังคับให้สอดคล้องกับมาตรา ๔๑/๑๓๔ วรรคหนึ่ง ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒</p>
<p>ข้อ ๒ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป เว้นแต่การจัดให้มีหลักประกันตามข้อ ๕ ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p>	<p>ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป</p>	<p>กำหนดระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของร่างข้อบังคับ กพร.ฯ เมื่อพ้น ๑๒๐ วัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพื่อให้ผู้ขนส่งมีระยะเวลาในการเตรียมการก่อนกฎหมายใหม่มีผลใช้บังคับ</p>
<p>ข้อ ๓ ในประกาศนี้</p> <p>“สายการบิน” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบไม่ประจำ ที่ให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ</p>	<p>ข้อ ๓ ในข้อบังคับนี้</p> <p>“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบไม่ประจำ ในเที่ยวบินเช่าเหมาลำ</p>	<p>กำหนดนิยามของ “ผู้ขนส่ง” เพื่อเป็นขอบเขตการบังคับใช้ข้อบังคับ กพร. ฉบับนี้</p>

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข										
<p>ข้อ ๓ “ผู้โดยสาร” หมายความว่า ผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะได้ทำสัญญาหรือความตกลงกับสายการบินโดยตรงหรือได้ซื้อบริการท่องเที่ยวแบบเหมารวม (Package Tour) กับผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยว</p> <p>ข้อ ๓ นิยามเที่ยวบินเช่าเหมาลำ “เที่ยวบินเช่าเหมาลำ” หมายความว่า (๑) เที่ยวบินแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว (Ad Hoc Charter) เพื่อการเดินทางหรือท่องเที่ยว ซึ่งให้บริการในเส้นทางภายในประเทศหรือระหว่างประเทศตามสัญญาหรือความตกลงเช่าเหมาลำที่ทำขึ้นกับผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยว แต่ไม่รวมถึงเที่ยวบินรับส่งผู้ป่วยทางอากาศ (Air Ambulance/Medevac) เที่ยวบินรับส่งบุคคล (Own Use Charter) หรือเที่ยวบินรับส่งผู้บริหารหรือพนักงานของหน่วยงาน (Corporate Charter) ที่มีระยะเวลาการให้บริการตามสัญญาหรือความตกลงและเที่ยวบินชมภูมิประเทศ</p> <p>ข้อ ๓ นิยามเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (๒) เที่ยวบินแบบไม่ประจำเพื่อการเดินทางหรือท่องเที่ยว ซึ่งให้บริการในเส้นทางภายในประเทศหรือระหว่างประเทศตามกำหนดการเดินทาง (Program Charter) ที่ได้ทำสัญญาหรือความตกลงกับผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยว</p>	<p>ข้อ ๓ “ผู้โดยสาร” หมายความว่า ผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะได้ทำสัญญาหรือความตกลงกับผู้ขนส่งโดยตรงหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือได้ซื้อบริการท่องเที่ยวแบบเหมารวม (package tour) กับผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยว</p> <p>ข้อ ๓ นิยามเที่ยวบินเช่าเหมาลำ “เที่ยวบินเช่าเหมาลำ” หมายความว่า (๑) เที่ยวบินเช่าเหมาเป็นครั้งคราว (ad hoc charter) เพื่อการเดินทางหรือท่องเที่ยวตามสัญญาหรือความตกลงเช่าเหมาลำที่ทำขึ้นกับผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยว แต่ไม่รวมถึงเที่ยวบินเพื่อการรับส่งผู้ป่วยทางอากาศ (air ambulance/medevac) เที่ยวบินเช่าเหมาลำให้แก่บุคคล (own use charter) หรือเที่ยวบินเช่าเหมาลำให้แก่หน่วยงาน (corporate charter) ที่มีระยะเวลาการให้บริการตามสัญญาหรือความตกลง และเที่ยวบินชมภูมิประเทศ</p> <p>ข้อ ๓ นิยามเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (๒) เที่ยวบินเช่าเหมาที่มีกำหนดการเดินทาง (program charter) ที่ได้ทำสัญญาหรือความตกลงกับผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยว และหมายความรวมถึงเที่ยวบินเช่าเหมาที่รับขนส่งผู้โดยสารประเภทเหมาจ่าย (inclusive tour charter)</p>	<p>คงหลักการเดิมตามข้อ ๓ ของประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยแก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> เปลี่ยนแปลงคำว่า “สายการบิน” แก้ไขเป็น “ผู้ขนส่ง” เพิ่มเติมกรณีที่ผู้โดยสารทำสัญญาหรือความตกลงกับตัวแทนของผู้ขนส่ง (Online Travel Agent) <p>คงหลักการเดิมตามข้อ ๓ (๑) ของประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยมีการปรับปรุงแก้ไขถ้อยคำเพิ่มเติมจากข้อ ๕๑ ของข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ ๙๗ ดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="1391 699 2045 1106"> <thead> <tr> <th data-bbox="1391 699 1720 759">ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖</th> <th data-bbox="1720 699 2045 759">ร่างข้อบังคับ กปร.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1391 759 1720 847">“เที่ยวบินแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว”</td> <td data-bbox="1720 759 2045 847">“เที่ยวบินเช่าเหมาเป็นครั้งคราว”</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1391 847 1720 935">“เที่ยวบินรับส่งผู้ป่วยทางอากาศ”</td> <td data-bbox="1720 847 2045 935">“เที่ยวบินเพื่อการรับส่งผู้ป่วยทางอากาศ”</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1391 935 1720 1023">“เที่ยวบินรับส่งบุคคล”</td> <td data-bbox="1720 935 2045 1023">“เที่ยวบินเช่าเหมาลำให้แก่บุคคล”</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1391 1023 1720 1106">“เที่ยวบินรับส่งผู้บริหารหรือพนักงานของหน่วยงาน”</td> <td data-bbox="1720 1023 2045 1106">“เที่ยวบินเช่าเหมาลำให้แก่หน่วยงาน”</td> </tr> </tbody> </table> <p>คงหลักการเดิมตามข้อ ๓ (๒) ของประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยมีการปรับปรุงแก้ไขถ้อยคำเพิ่มเติมจากข้อ ๕๑ ของข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ ๙๗ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> แก้ไขถ้อยคำจากเดิม “เที่ยวบินแบบไม่ประจำเพื่อการเดินทางหรือท่องเที่ยวซึ่งให้บริการในเส้นทางภายในประเทศหรือระหว่าง 	ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	“เที่ยวบินแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว”	“เที่ยวบินเช่าเหมาเป็นครั้งคราว”	“เที่ยวบินรับส่งผู้ป่วยทางอากาศ”	“เที่ยวบินเพื่อการรับส่งผู้ป่วยทางอากาศ”	“เที่ยวบินรับส่งบุคคล”	“เที่ยวบินเช่าเหมาลำให้แก่บุคคล”	“เที่ยวบินรับส่งผู้บริหารหรือพนักงานของหน่วยงาน”	“เที่ยวบินเช่าเหมาลำให้แก่หน่วยงาน”
ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.											
“เที่ยวบินแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว”	“เที่ยวบินเช่าเหมาเป็นครั้งคราว”											
“เที่ยวบินรับส่งผู้ป่วยทางอากาศ”	“เที่ยวบินเพื่อการรับส่งผู้ป่วยทางอากาศ”											
“เที่ยวบินรับส่งบุคคล”	“เที่ยวบินเช่าเหมาลำให้แก่บุคคล”											
“เที่ยวบินรับส่งผู้บริหารหรือพนักงานของหน่วยงาน”	“เที่ยวบินเช่าเหมาลำให้แก่หน่วยงาน”											

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข
<p>ข้อ ๓ “กำหนดการเดินทาง” หมายความว่า กำหนดการเดินทางตามสัญญาเช่าเหมาลำหรือกำหนดการเดินทางซึ่งสายการบินหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวได้ประกาศไว้</p> <p>ข้อ ๓ “ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยว” หมายความว่า ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวตามกฎหมายธุรกิจนำเที่ยวและมีคฤหบดีกรวมถึงคู่สัญญาเช่าเหมาลำอื่นซึ่งได้ชำระค่าบริการตามสัญญาให้แก่สายการบินแล้ว</p> <p>ข้อ ๓ “การเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน” หมายความว่า การจัดให้ผู้โดยสารเดินทางโดยเที่ยวบินอื่นของสายการบินนั้นเองหรือของสายการบินอื่น</p> <p>ข้อ ๓ “เที่ยวบินล่าช้า” หมายความว่า เที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนดในกำหนดการเดินทาง</p>	<p>ข้อ ๓ “กำหนดการเดินทาง” หมายความว่า กำหนดการเดินทางตามสัญญาเช่าเหมาลำหรือกำหนดการเดินทางซึ่งผู้ขนส่งหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวได้ประกาศไว้</p> <p>ข้อ ๓ “ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยว” หมายความว่า ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจนำเที่ยวและมีคฤหบดีกรวมถึงคู่สัญญาเช่าเหมาลำอื่นซึ่งได้ชำระค่าบริการตามสัญญาให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว</p> <p>ข้อ ๓ “การเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน” หมายความว่า การจัดให้ผู้โดยสารเดินทางโดยเที่ยวบินอื่นของผู้ขนส่งนั้นเองหรือของผู้ขนส่งอื่น</p> <p>ข้อ ๓ “เที่ยวบินล่าช้า” หมายความว่า เที่ยวบินที่ปฏิบัติการบินล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนดในกำหนดการเดินทาง</p>	<p>ประเทศตามกำหนดการเดินทาง” เปลี่ยนแปลงเป็น “เที่ยวบินเช่าเหมาลำที่มีกำหนดการเดินทาง”</p> <p>๒. เพิ่มเติมบทนิยามกรณีเที่ยวบินเช่าเหมาลำรับขนส่งผู้โดยสารประเภทเหมาจ่าย “tour” เพื่อการท่องเที่ยว (inclusive tour charter) อย่างไรก็ตามเห็นควรใช้ถ้อยคำเดิมตามข้อบังคับ กปร. ฉบับที่ ๙๗ เนื่องจากมีเที่ยวบินประเภทนี้ทำการบินเข้าออกราชอาณาจักรซึ่งมีผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ควรได้รับการคุ้มครองสิทธิฯ ด้วย โดยส่วนใหญ่มักเป็นผู้ประกอบการต่างประเทศ เช่น สหพันธรัฐรัสเซีย สหราชอาณาจักร เป็นต้น</p> <p>คงหลักการเดิมตามข้อ ๓ ของประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพียงแต่เปลี่ยนแปลงคำว่า “สายการบิน” แก้ไขเป็น “ผู้ขนส่ง”</p> <p>คงหลักการเดิมตามประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยแก้ไขจากเดิมคำว่า “สายการบิน” เปลี่ยนแปลงเป็นคำว่า “ผู้ขนส่ง”</p> <p>กฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของสหภาพยุโรป (Regulation (EC) No 261/2004)</p> <p>คงหลักการเดิมตามประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยเปลี่ยนแปลงถ้อยคำจากเดิมคำว่า “สายการบิน” เป็นคำว่า “ผู้ขนส่ง”</p> <p>คงหลักการเดิมตามประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยเทียบเคียงจากบทนิยามตามกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบียและสาธารณรัฐฟิลิปปินส์</p>

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กพร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข				
<p>ข้อ ๓</p> <p>“การยกเลิกเที่ยวบิน” หมายความว่า การที่สายการบินยกเลิกเที่ยวบินใด ๆ ตามที่กำหนดในกำหนดการเดินทาง</p> <p style="text-align: center;">- ไม่มี -</p> <p>ข้อ ๓</p> <p>“คนพิการ” หมายความว่า คนพิการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ</p>	<p>ข้อ ๓</p> <p>“การยกเลิกเที่ยวบิน” หมายความว่า</p> <p>(๑) การที่ผู้ขนส่งยกเลิกเที่ยวบินใด ๆ ตามที่กำหนดในกำหนดการเดินทาง หรือ</p> <p>ข้อ ๓ นิยามการยกเลิกเที่ยวบิน</p> <p>(๒) กรณีที่อากาศยานออกเดินทางแล้ว แต่มีเหตุให้ต้องกลับมายังสนามบินเดิมที่ออกเดินทาง และผู้โดยสารเที่ยวบินดังกล่าวถูกย้ายโอน (transfer) ไปยังเที่ยวบินอื่นแทน</p> <p>ข้อ ๓</p> <p>“คนพิการ” หมายความว่า คนพิการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ</p>	<p>คงหลักการเดิมตามข้อ ๓ ของประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพียงแต่เปลี่ยนแปลงคำว่า “สายการบิน” แก้ไขเป็น “ผู้ขนส่ง”</p> <table border="1" data-bbox="1393 272 2042 657"> <tr> <td data-bbox="1393 272 1624 360">การยกเลิกเที่ยวบิน</td> <td data-bbox="1624 272 2042 360">กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหมายเลขเที่ยวบิน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1393 360 1624 657">เที่ยวบินล่าช้า</td> <td data-bbox="1624 360 2042 657">โดยทั่วไปไม่มีการเปลี่ยนแปลงหมายเลขเที่ยวบิน เว้นแต่เฉพาะกรณีเที่ยวบินทำการบินล่าช้าข้ามวันซึ่งต้องมีการเปลี่ยนแปลงหมายเลขเที่ยวบินเพื่อไม่ให้หมายเลขเที่ยวบินในวันก่อนหน้าซ้ำกับเที่ยวบินที่ทำการบินปกติในวันเดินทางนั้น</td> </tr> </table> <p>โดยเทียบเคียงกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของสหภาพยุโรป รัฐสตุลตันไอมาน ประเทศมาเลเซีย และสาธารณรัฐฟิลิปปินส์</p> <p>กำหนดเพิ่มเติมขึ้นใหม่เพื่อให้ครอบคลุมกรณีที่เคยเกิดขึ้นในทางปฏิบัติที่ผ่านมาโดยอ้างอิงแนวทางการตีความกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของสหภาพยุโรป (Interpretative Guidelines on Regulation (EC) No 261/2004) ซึ่งมีที่มาจากคำวินิจฉัยของศาลของสหภาพยุโรปในคดี Case C-83/10. Sousa Rodriguez v Air France SA.</p> <p>คงหลักการเดิมตามข้อ ๓ ของประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยไม่มีการแก้ไข</p>	การยกเลิกเที่ยวบิน	กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหมายเลขเที่ยวบิน	เที่ยวบินล่าช้า	โดยทั่วไปไม่มีการเปลี่ยนแปลงหมายเลขเที่ยวบิน เว้นแต่เฉพาะกรณีเที่ยวบินทำการบินล่าช้าข้ามวันซึ่งต้องมีการเปลี่ยนแปลงหมายเลขเที่ยวบินเพื่อไม่ให้หมายเลขเที่ยวบินในวันก่อนหน้าซ้ำกับเที่ยวบินที่ทำการบินปกติในวันเดินทางนั้น
การยกเลิกเที่ยวบิน	กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหมายเลขเที่ยวบิน					
เที่ยวบินล่าช้า	โดยทั่วไปไม่มีการเปลี่ยนแปลงหมายเลขเที่ยวบิน เว้นแต่เฉพาะกรณีเที่ยวบินทำการบินล่าช้าข้ามวันซึ่งต้องมีการเปลี่ยนแปลงหมายเลขเที่ยวบินเพื่อไม่ให้หมายเลขเที่ยวบินในวันก่อนหน้าซ้ำกับเที่ยวบินที่ทำการบินปกติในวันเดินทางนั้น					

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กบร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข
<p>- ไม่มี -</p> <p>ข้อ ๓ “คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการที่อธิบดีกรมการบินพลเรือนแต่งตั้งขึ้น เพื่อพิจารณาการจ่ายเงินคืนให้แก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการที่นำเที่ยวในกรณีที่สายการบินยกเลิกเที่ยวบิน</p>	<p>ข้อ ๓ “ผู้สูงอายุ” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีอายุเกินหกสิบปีบริบูรณ์ขึ้นไป</p> <p>- ไม่มี -</p>	<p>กำหนดขึ้นเพื่อเป็นเกณฑ์การพิจารณาสิทธิที่ผู้โดยสารที่เป็นผู้สูงอายุซึ่งจะได้รับการช่วยเหลือเป็นพิเศษตามเงื่อนไขที่กำหนดในข้อ ๙ ทั้งนี้ เทียบเคียงจากพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. ๒๕๔๖ และกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์</p> <p>ไม่กำหนดบทนิยาม “คณะกรรมการ” เนื่องจากกำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้สั่งการให้ผู้ขนส่งจ่ายเงินตามจำนวนที่พิจารณาค้นให้แก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการที่นำเที่ยวแทนคณะกรรมการตามข้อ ๑๖ ของร่างข้อบังคับ กบร.ฯ</p>
<p>- ไม่มี -</p>	<p>ข้อ ๔ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับกับผู้ขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบไม่ประจำ ซึ่งทำการบินแบบเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ</p>	<p>ข้อ ๔ กำหนดเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา ๔๑/๑๓๔ วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ กบร. มีอำนาจออกข้อบังคับ กบร. กำหนดมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ</p>
<p>ข้อ ๔ เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำทั้งในเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศในกรณีเที่ยวบินล่าช้าหรือการยกเลิกเที่ยวบินของสายการบิน และเพื่อเป็นการประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการยกเลิกเที่ยวบินตามสัญญาหรือความตกลงเช่าเหมาลำที่มีต่อผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการที่นำเที่ยวแล้วแต่กรณี สายการบินต้องปฏิบัติ ดังนี้</p> <p>(๑) จัดให้มีหลักประกันตามข้อ ๕ และ</p> <p>(๒) ให้ความคุ้มครองผู้โดยสารตามมาตรการที่กำหนดไว้ในข้อ ๖ ข้อ ๗ ข้อ ๘ และข้อ ๙</p>	<p>ข้อ ๕ เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำทั้งในเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศในกรณีเที่ยวบินล่าช้าหรือการยกเลิกเที่ยวบินของผู้ขนส่ง และเพื่อเป็นการประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการยกเลิกเที่ยวบินตามสัญญาหรือความตกลงเช่าเหมาลำที่มีต่อผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการที่นำเที่ยวแล้วแต่กรณี ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติ ดังนี้</p> <p>(๑) จัดให้มีหลักประกันตามข้อ ๖ และ</p> <p>(๒) ให้ความคุ้มครองผู้โดยสารตามมาตรการที่กำหนดไว้ในข้อ ๙ (๗) ข้อ ๑๐ ข้อ ๑๑ ข้อ ๑๒ และข้อ ๑๓</p>	<p>ข้อ ๕ คงหลักการเดิมตามข้อ ๓ ของประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยมีปรับปรุงแก้ไข ดังนี้</p> <p>๑. คำว่า “สายการบิน” แก้ไขเป็น “ผู้ขนส่ง” และ</p> <p>๒. กำหนดหน้าที่ให้ต้องดูแลผู้โดยสารกรณีเที่ยวบินล่าช้าขณะอากาศยานยังอยู่บนภาคพื้นและผู้โดยสารอยู่ในอากาศยานตามข้อ ๑๑ ประกอบข้อ ๕ (๒) ซึ่งเป็นความคุ้มครองที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖</p>

ประกาศ คค.๑ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข																
<p>ข้อ ๕ สายการบินต้องวางหนังสือค่าประกันของธนาคาร ซึ่งมีข้อความตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ต่อกรมการบินพลเรือน ตามเงื่อนไขดังนี้</p> <p>(๑) มูลค่าหนังสือค่าประกันของธนาคารต้องไม่ต่ำกว่าราคาเช่าเหมาลำต่อครั้ง (ต่อเที่ยว/ไป-กลับ) ที่ให้บริการในเส้นทางนั้น ๆ หากสายการบินให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำในหลายเส้นทาง มูลค่าต้องไม่ต่ำกว่าราคาเช่าเหมาลำในเส้นทางที่ไกลที่สุดหรือที่ใช้เวลาทำการบินมากที่สุดที่ให้บริการ ณ ขณะนั้น</p> <p>กรณีสายการบินได้วางหนังสือค่าประกันของธนาคาร ซึ่งมีมูลค่าตามวรรคแรกแล้ว และต่อมาสายการบินได้เปิดให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำในเส้นทางใหม่ซึ่งมีราคาเช่าเหมาลำสูงกว่าราคาเช่าเหมาลำที่เคยใช้เป็นฐานในการคำนวณมูลค่าหนังสือค่าประกันฉบับเดิม สายการบินต้องจัดทำหนังสือค่าประกันของธนาคารฉบับใหม่ซึ่งมีมูลค่าสูงกว่ามาวางแทนหนังสือค่าประกันของธนาคารฉบับเดิมภายใน ๑๕ วัน นับจากวันที่เริ่มหรือคาดว่าจะเริ่มให้บริการในเส้นทางใหม่ และเมื่อได้รับหนังสือค่าประกันของธนาคารฉบับใหม่แล้วให้กรมการบินพลเรือนคืนหนังสือค่าประกันฉบับเดิมให้แก่สายการบินภายใน ๓ วัน</p> <p>มูลค่าหนังสือค่าประกันของธนาคารทุกกรณี ต้องไม่ต่ำกว่าสองแสนบาทและไม่เกินสิบล้านบาท</p> <p>ข้อ ๕</p> <p>(๒) มีระยะเวลาการค้ำประกันจนถึงวันสิ้นสุดอายุใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศที่ได้รับ</p>	<p>ข้อ ๖ ผู้ขนส่งต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคาร ซึ่งมีข้อความตามแบบแนบท้ายข้อบังคับนี้ต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามเงื่อนไขดังนี้</p> <p>(๑) มูลค่าหนังสือค้ำประกันของธนาคารต้องไม่ต่ำกว่าราคาเช่าเหมาลำต่อครั้ง (ต่อเที่ยว/ไป-กลับ) ที่ให้บริการในเส้นทางนั้น ๆ หากผู้ขนส่งให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำในหลายเส้นทาง มูลค่าต้องไม่ต่ำกว่าราคาเช่าเหมาลำในเส้นทางที่ไกลที่สุดหรือที่ใช้เวลาทำการบินยาวนานที่สุดที่ให้บริการ ณ ขณะนั้น</p> <p>กรณีผู้ขนส่งได้วางหนังสือค้ำประกันของธนาคาร ซึ่งมีมูลค่าตามวรรคหนึ่งแล้ว และต่อมาผู้ขนส่งได้เปิดให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำในเส้นทางใหม่ซึ่งมีราคาเช่าเหมาลำสูงกว่าราคาเช่าเหมาลำที่เคยใช้เป็นฐานในการคำนวณมูลค่าหนังสือค้ำประกันฉบับเดิม ผู้ขนส่งต้องจัดทำหนังสือค้ำประกันของธนาคารฉบับใหม่ซึ่งมีมูลค่าสูงกว่ามาวางแทนหนังสือค้ำประกันของธนาคารฉบับเดิมภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่เริ่มหรือคาดว่าจะเริ่มให้บริการในเส้นทางใหม่ และเมื่อได้รับหนังสือค้ำประกันของธนาคารฉบับใหม่แล้วให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยคืนหนังสือค้ำประกันฉบับเดิมให้แก่ผู้ขนส่งภายใน ๓ วัน</p> <p>มูลค่าหนังสือค้ำประกันของธนาคารทุกกรณี ต้องไม่ต่ำกว่าสองแสนบาทและไม่เกินสิบล้านบาท</p> <p>ข้อ ๖</p> <p>(๒) มีระยะเวลาการค้ำประกันจนถึงวันสิ้นสุดอายุใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนที่ได้รับ</p>	<p>ข้อ ๖ คงหลักการเดิมตามประกาศ คค.๑ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยแก้ไขเพิ่มเติมเล็กน้อย ดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="1391 272 2045 751"> <thead> <tr> <th>ประกาศ คค.๑ พ.ศ. ๒๕๕๖</th> <th>ร่างข้อบังคับ กปร.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>“สายการบิน”</td> <td>“ผู้ขนส่ง”</td> </tr> <tr> <td>“ประกาศ”</td> <td>“ข้อบังคับ”</td> </tr> <tr> <td>“กรมการบินพลเรือน”</td> <td>“สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย”</td> </tr> <tr> <td>“ใช้เวลาทำการบินมากที่สุด”</td> <td>“ใช้เวลาทำการบินยาวนานที่สุด”</td> </tr> <tr> <td>“วรรคแรก”</td> <td>“วรรคหนึ่ง”</td> </tr> <tr> <td>“นับจาก”</td> <td>“นับแต่”</td> </tr> <tr> <td>“ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ”</td> <td>“ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน”</td> </tr> </tbody> </table>	ประกาศ คค.๑ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	“สายการบิน”	“ผู้ขนส่ง”	“ประกาศ”	“ข้อบังคับ”	“กรมการบินพลเรือน”	“สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย”	“ใช้เวลาทำการบินมากที่สุด”	“ใช้เวลาทำการบินยาวนานที่สุด”	“วรรคแรก”	“วรรคหนึ่ง”	“นับจาก”	“นับแต่”	“ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ”	“ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน”
ประกาศ คค.๑ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.																	
“สายการบิน”	“ผู้ขนส่ง”																	
“ประกาศ”	“ข้อบังคับ”																	
“กรมการบินพลเรือน”	“สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย”																	
“ใช้เวลาทำการบินมากที่สุด”	“ใช้เวลาทำการบินยาวนานที่สุด”																	
“วรรคแรก”	“วรรคหนึ่ง”																	
“นับจาก”	“นับแต่”																	
“ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ”	“ใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน”																	
<p>- ไม่มี -</p>	<p>ข้อ ๗ ในข้อบังคับนี้ คำว่า “พฤติการณ์พิเศษ” หมายความว่า เหตุสุดวิสัย เหตุที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ขนส่ง เหตุที่ไม่อาจป้องกันหรือหลีกเลี่ยงได้ หรือเหตุที่ผู้ขนส่งได้ดำเนินมาตรการที่ควรต้องกระทำทั้งปวง</p>	<p>ขยายหลักการเดิมตามประกาศ คค.๑ โดยเปลี่ยนแปลงถ้อยคำจากเดิม “เหตุสุดวิสัย” แก้ไขเป็น “พฤติการณ์พิเศษ” เพื่อเพิ่มเติมความคุ้มครองให้แก่ผู้โดยสารเนื่องจากคำว่า “พฤติการณ์พิเศษ” มีความหมายกว้างกว่า “เหตุสุดวิสัย” เช่น กรณี</p>																

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข								
	<p>เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว และให้หมายความรวมถึงสงคราม การก่อการร้าย สภาพอากาศ ความปลอดภัย การนัดหยุดงานที่ไม่อยู่ในอำนาจการควบคุมของผู้ขนส่งนั้น ซึ่งมีผลต่อการปฏิบัติการบินของผู้ขนส่งที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งได้ดำเนินการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว</p>	<p>เกิดเหตุภูเขาไฟระเบิดซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ขนส่ง ทำให้ต้องยกเลิกเที่ยวบินต่าง ๆ เมื่อภูเขาไฟสงบลงแล้ว (ไม่มีเหตุสุดวิสัยแล้ว) แต่ยังมีควันออกมาจากปากปล่องภูเขาไฟส่งผลกระทบต่อทัศนวิสัยและความปลอดภัยในการทำการบิน เช่นนี้ผู้ขนส่งยังคงต้องให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร (Right to Care) (พฤติการณ์พิเศษยังคงมีอยู่)</p> <table border="1" data-bbox="1391 443 2042 802"> <thead> <tr> <th data-bbox="1391 443 1832 501">ถ้อยคำตามกฎหมาย</th> <th data-bbox="1832 443 2042 501">ประเทศ/ภูมิภาค</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1391 501 1832 587">“เหตุสุดวิสัย” (Force majeure)</td> <td data-bbox="1832 501 2042 587">ซาอุดีอาระเบีย</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1391 587 1832 673">“พฤติการณ์พิเศษ” (Extraordinary Circumstances)</td> <td data-bbox="1832 587 2042 673">สหภาพยุโรป, มาเลเซีย, โอมาน</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1391 673 1832 802">“สถานการณ์นอกเหนือความควบคุมของผู้ขนส่ง” (situatons outside carrier’s control)</td> <td data-bbox="1832 673 2042 802">แคนาดา</td> </tr> </tbody> </table> <p>โดยอ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย, สหภาพยุโรป, ประเทศมาเลเซีย, รัฐสุลต่านโอมาน, ประเทศแคนาดา คำพิพากษาของศาล Case C-12/11 Denise McDonagh v Ryanair Ltd. และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘</p> <p>คำว่า “ผู้ขนส่งได้ดำเนินการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้ว” อ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิของสหภาพยุโรปและราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย (ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น) และมาตรา ๑๒ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘</p>	ถ้อยคำตามกฎหมาย	ประเทศ/ภูมิภาค	“เหตุสุดวิสัย” (Force majeure)	ซาอุดีอาระเบีย	“พฤติการณ์พิเศษ” (Extraordinary Circumstances)	สหภาพยุโรป, มาเลเซีย, โอมาน	“สถานการณ์นอกเหนือความควบคุมของผู้ขนส่ง” (situatons outside carrier’s control)	แคนาดา
ถ้อยคำตามกฎหมาย	ประเทศ/ภูมิภาค									
“เหตุสุดวิสัย” (Force majeure)	ซาอุดีอาระเบีย									
“พฤติการณ์พิเศษ” (Extraordinary Circumstances)	สหภาพยุโรป, มาเลเซีย, โอมาน									
“สถานการณ์นอกเหนือความควบคุมของผู้ขนส่ง” (situatons outside carrier’s control)	แคนาดา									



ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กบร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข
	<p>ข้อ ๗ วรรคสอง พฤติการณ์พิเศษตามวรรคหนึ่งไม่หมายความรวมถึงกรณีเครื่องยนต์หรือชิ้นส่วนของอากาศยานขัดข้องที่เกิดจากผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งเอง หรือเกิดความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งเอง</p> <p>ข้อ ๗ วรรคสาม กรณีที่พฤติการณ์พิเศษผ่านพ้นไปแล้ว แต่ยังคงส่งผลกระทบต่อการบินเป็นเวลายาวนาน แม้ผู้ขนส่งจะได้กระทำการห้ปวงเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุเช่นนั้นแล้วก็ตาม ให้ถือว่าพฤติการณ์พิเศษยังคงมีอยู่ในช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบเช่นนั้น</p>	<p>ข้อ ๗ วรรคสอง กำหนดเพื่อไม่ให้ผู้ขนส่งอ้างเหตุเครื่องยนต์หรือชิ้นส่วนขัดข้องมาปฏิเสธการให้ความคุ้มครองผู้โดยสารตามข้อบังคับฉบับนี้ โดยอ้างอิงจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบียและแนวทางการตีความการบังคับใช้กฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของสหภาพยุโรป (Interpretative Guidelines on Regulation (EC) No 261/2004) และภาคผนวกท้ายกฎหมายคุ้มครองสิทธิของรัฐสุลต่านโอมาน</p> <p>ข้อ ๗ วรรคสาม กำหนดขยายขอบเขตของพฤติการณ์พิเศษเพื่อให้มีความยืดหยุ่นในการบังคับใช้ร่างข้อบังคับ กบร.ฯ เช่น เกิดเหตุภูเขาไฟระเบิดและต่อมาภูเขาไฟสงบลงแล้ว แต่ยังคงมีหมอกควันเป็นอุปสรรคต่อการทำการบิน ถือว่าพฤติการณ์พิเศษยังคงมีอยู่ในช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบ ทั้งนี้ อ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของประเทศมาเลเซียและสหภาพยุโรป</p>
<p>- ไม่มี -</p> <p>- ไม่มี -</p> <p>- ไม่มี -</p>	<p>ข้อ ๘ ผู้ขนส่งต้องแสดงข้อมูลเกี่ยวกับ</p> <p>ข้อ ๘ (๑) เงื่อนไขในการขนส่ง (conditions of carriage)</p> <p>ข้อ ๘ (๒) มาตรการการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>ข้อ ๘ กำหนดเพื่อให้ผู้โดยสารทราบข้อมูลที่สำคัญและเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจซื้อบัตรโดยสาร</p> <p>ข้อ ๘ (๑) กำหนดเพื่อให้ผู้โดยสารทราบข้อมูลที่สำคัญที่ผู้ขนส่งกำหนดไว้ โดยอ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์, ประเทศสหรัฐอเมริกา, ประเทศมาเลเซีย, ราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย และ ICAO Core Principles on Consumer Protection</p> <p>ข้อ ๘ (๒) กำหนดเพื่อให้ผู้โดยสารทราบถึงสิทธิต่าง ๆ ที่ตนพึงได้รับตามสัญญาที่ผู้โดยสารควรทราบอย่างครบถ้วน โดยเทียบเคียงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของสหภาพยุโรป และรัฐสุลต่านโอมาน</p>

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข
- ไม่มี -	<p>ข้อ ๘ (๓) ช่องทางการติดต่อผู้ขนส่งและช่องทางการร้องเรียน</p>	<p>ข้อ ๘ (๓) กำหนดเพื่อให้ผู้โดยสารทราบช่องทางที่ใช้ในการติดต่อกับผู้ขนส่งในกรณีต่าง ๆ รวมถึงช่องทางการร้องเรียนผู้ขนส่งด้วย โดยอ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิของประเทศมาเลเซีย</p>
- ไม่มี -	<p>ข้อ ๘ (๔) ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง</p>	<p>ข้อ ๘ (๔) ระบุผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเพื่อให้ผู้โดยสารทราบเนื่องจากเที่ยวบินเช่าเหมาลำบางกรณีเป็นการทำการบินร่วมกัน (code share)</p>
- ไม่มี -	<p>ข้อ ๙ ให้ผู้ขนส่งปฏิบัติต่อผู้โดยสารที่เป็นเด็ก คนพิการ ผู้สูงอายุ และบุคคลที่ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ ดังนี้</p> <p>ข้อ ๙ (๑) เพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัย ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก คนพิการ ผู้สูงอายุ และบุคคลที่ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ ต้องมีบุคคลที่สามารถช่วยเหลือได้ร่วมเดินทางไปด้วย ทั้งนี้ให้ผู้ขนส่งระบุไว้ในเงื่อนไขในการขนส่งอย่างชัดเจน</p> <p>ข้อ ๙ (๒) กรณีที่สนามบินมีผู้โดยสารรอขึ้นอากาศยานเป็นจำนวนมาก ให้ผู้ขนส่งดูแลผู้โดยสารที่เป็นเด็ก คนพิการ ผู้สูงอายุ และบุคคลที่ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้เป็นพิเศษ เพื่อให้การบริการผู้โดยสารเป็นไปได้อย่างปลอดภัย และรวดเร็ว</p>	<p>ข้อ ๙ กำหนดเพื่อให้ผู้ขนส่งจัดให้มีบริการแก่ผู้โดยสารที่ต้องได้รับการดูแลช่วยเหลือเป็นพิเศษ เพื่อให้ผู้โดยสารทุกรายได้รับความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง</p> <p>ข้อ ๙ (๑) กำหนดเพื่อให้ผู้ขนส่งสามารถให้บริการแก่ผู้โดยสารดังกล่าวตามวรรคหนึ่งได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพตลอดการเดินทาง โดยอ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายของสหภาพยุโรป – ข้อบังคับว่าด้วยสิทธิของผู้โดยสารที่พิการและผู้โดยสารที่มีความบกพร่องด้านการเคลื่อนไหว, กฎหมายคุ้มครองสิทธิของประเทศมาเลเซีย, กฎหมายคุ้มครองสิทธิของรัฐสุลต่านโอมาน และข้อมูลหน้าเว็บไซต์ของผู้ขนส่ง</p> <p>ข้อ ๙ (๒) กำหนดเพื่อรองรับในกรณีที่เกิดปัญหาการเดินทางต่าง ๆ ทำให้มีผู้โดยสารจำนวนมากที่ได้รับผลกระทบหรือตกค้างที่สนามบิน ผู้ขนส่งต้องจัดให้มีบริการสำหรับผู้โดยสารบางประเภทเป็นพิเศษ โดยอ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของสหภาพยุโรป, ราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย, สาธารณรัฐประชาชนจีน และเทียบเคียงกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์</p>
- ไม่มี -		

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กบร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข
- ไม่มี -	<p>ข้อ ๙ (๓) วรรคหนึ่ง</p> <p>(๓) ผู้ขนส่งต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารที่ประสงค์จะรับบริการช่วยเหลือเป็นพิเศษ เช่น เด็ก คนพิการ ผู้สูงอายุ และบุคคลที่ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ รวมถึงผู้ขนส่งต้องจัดให้มีเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่จำเป็นในการขึ้นหรือลงอากาศยานตามที่กฎหมายกำหนด</p>	<p>ข้อ ๙ (๓) วรรคหนึ่ง กำหนดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการเดินทาง โดยอ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของสหภาพยุโรป, สาธารณรัฐฟิลิปปินส์, ราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย, รัฐสุลต่านโอมาน และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง</p>
- ไม่มี -	<p>ข้อ ๙ (๓) วรรคสอง</p> <p>ผู้โดยสารตามวรรคหนึ่งต้องแจ้งขอรับบริการช่วยเหลือเป็นพิเศษหรือแจ้งขอรับบริการกรณีมีความจำเป็นต้องใช้สัตว์นำทางต่อผู้ประกอบการกิจการเที่ยวหรือผู้ขนส่งเป็นเวลาล่วงหน้าอย่างน้อยสี่สิบแปด (๔๘) ชั่วโมง ก่อนเวลาที่ระบุไว้ในกำหนดการเดินทาง หากผู้โดยสารไม่ดำเนินการแจ้งล่วงหน้าภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ผู้ขนส่งมีหน้าที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารเท่าที่ผู้ขนส่งจะสามารถให้บริการได้</p>	<p>ข้อ ๙ (๓) วรรคสอง กำหนดเพื่อให้ผู้ขนส่งมีระยะเวลาในการจัดเตรียมบริการช่วยเหลือเป็นพิเศษให้แก่ผู้โดยสารล่วงหน้า และกำหนดแนวปฏิบัติของผู้ขนส่งกรณีผู้โดยสารไม่ได้แจ้งขอรับบริการช่วยเหลือเป็นพิเศษจากผู้ขนส่งล่วงหน้า โดยอ้างอิงข้อมูลจากข้อบังคับว่าด้วยสิทธิของผู้โดยสารที่พิการและผู้โดยสารที่มีความบกพร่องด้านการเคลื่อนไหวของสหภาพยุโรป (Regulation (EC) No 1107/2006), กฎหมายของประเทศแคนาดา, กฎหมายคุ้มครองสิทธิของประเทศมาเลเซีย, ICAO Doc 9984 Manual on Access to Air Transport by Person with Disabilities, ข้อมูลหน้าเว็บไซต์ของกระทรวงคมนาคม ประเทศสหรัฐอเมริกา และตัวอย่างการจัดให้มีบริการช่วยเหลือผู้โดยสารเป็นพิเศษของผู้ขนส่งที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ (FSC) และแบบราคาประหยัด (LCC)</p>
- ไม่มี -	<p>ข้อ ๙</p> <p>(๔) กรณีที่ผู้ขนส่งจัดให้มีบริการสำหรับคนพิการซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้สัตว์นำทาง ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้ผู้โดยสารที่เป็นคนพิการซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้สัตว์นำทางแสดงเอกสารที่ระบุอย่างชัดเจนว่าสัตว์ที่จะนำขึ้นอากาศยานเป็นสัตว์นำทาง เมื่อผู้โดยสารได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ผู้ขนส่งกำหนดแล้ว ผู้ขนส่งมีหน้าที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร</p>	<p>ข้อ ๙ (๔) กำหนดเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถนำสัตว์นำทางขึ้นอากาศยานได้ ภายใต้เงื่อนไขบางประการที่กำหนดไว้ โดยอ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของประเทศแคนาดา, พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาชีวิตคนพิการ พ.ศ. ๒๕๕๐, Convention on the Rights of Persons with Disabilities, ข้อบังคับ กบร. ฉบับที่ ๖๙, แนวทางปฏิบัติในการให้บริการแก่บุคคลผู้ช่วยเหลือตัวเองไม่ได้</p>


ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข
<p style="text-align: center;">- ไม่มี -</p> <p>เทียบเคียงข้อ ๙</p> <p>ข้อ ๙ กรณีการยกเลิกเที่ยวบินไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ หรือกรณีทำการบินล่าช้าไม่ว่าเป็นเวลานานน้อยเพียงใด สายการบินต้องให้บริการและให้การดูแลเป็นกรณีพิเศษ</p>	<p>เท่าที่ผู้ขนส่งจะสามารถให้บริการได้โดยให้ยกเว้นค่าบริการดังกล่าวให้แก่ผู้โดยสาร</p> <p>ข้อ ๙</p> <p>(๕) กรณีผู้โดยสารที่มีเด็กร่วมเดินทางมาด้วย คนพิการ ผู้สูงอายุ หรือบุคคลที่ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ ที่จำเป็นต้องใช้รถเข็นสำหรับเด็กหรือรถเข็น สามารถนำรถเข็นสำหรับเด็กหรือรถเข็นขึ้นอากาศยานได้ตามความเหมาะสม ผู้ขนส่งต้องอนุญาตให้นำรถเข็นสำหรับเด็กหรือรถเข็นไปกับอากาศยานโดยไม่คิดค่าธรรมเนียมจำนวนหนึ่ง (๑) คัน ต่อผู้โดยสารจำนวนหนึ่ง (๑) คน โดยให้นำไปกับอากาศยานในลักษณะดังต่อไปนี้</p> <p>ข้อ ๙ (๕)</p> <p>(ก) รถเข็นสำหรับเด็กที่สามารถพับเก็บได้โดยมีขนาดและน้ำหนักของรถเข็นที่สามารถบรรจุไว้ในช่องเก็บของเหนือศีรษะ โดยไม่กระทบต่อความปลอดภัยของอากาศยานและผู้โดยสารในอากาศยาน ผู้ขนส่งต้องอนุญาตให้นำรถเข็นสำหรับเด็กบรรทุกขึ้นอากาศยานได้โดยถือว่าเป็นสัมภาระไม่ลงทะเบียน</p> <p>(ข) รถเข็นที่มีขนาดและน้ำหนักที่ไม่สามารถบรรจุไว้ในช่องเก็บของเหนือศีรษะ ซึ่งต้องบรรจุไว้ใต้ท้องอากาศยาน ผู้ขนส่งอาจอนุญาตให้นำรถเข็นดังกล่าวขึ้นอากาศยานได้โดยถือว่าเป็นสัมภาระลงทะเบียน</p> <p>ข้อ ๙</p> <p>(๖) ผู้ขนส่งต้องอำนวยความสะดวกในการกำหนดตำแหน่งที่นั่งสำหรับผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่าสิบสอง (๑๒) ปี</p>	<p>(Persons with Disabilities) ในการโดยสารเครื่องบิน, และข้อมูลการนำสุนัขขึ้นอากาศยานบนเว็บไซต์ของผู้ขนส่ง</p> <p>ข้อ ๙ (๕) กำหนดเพื่อให้ผู้โดยสารที่จำเป็นต้องใช้รถเข็นในการเดินทางสามารถนำรถเข็นดังกล่าวขึ้นอากาศยานได้ในจำนวน <u>๑ คัน ต่อผู้โดยสาร ๑ คน โดยไม่คิดค่าธรรมเนียม</u> โดยเทียบเคียงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของประเทศแคนาดา, ประเทศมาเลเซีย, ข้อบังคับว่าด้วยสิทธิของผู้โดยสารที่พิการและผู้โดยสารที่มีความบกพร่องด้านการเคลื่อนไหว (Regulation (EC) No 1107/2006), แนวทางปฏิบัติในการให้บริการแก่บุคคลผู้ช่วยเหลือตัวเองไม่ได้ (Persons with Disabilities) ในการโดยสารเครื่องบิน และข้อมูลอ้างอิงอื่น ๆ</p> <p>ข้อ ๙ (๖) กำหนดเพื่อให้ผู้ปกครองหรือผู้ดูแลสามารถดูแลผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า ๑๒ ปี ในขณะที่ทำการบินได้สะดวกยิ่งขึ้น กำหนดเกณฑ์อายุ ๑๒ ปี โดยเทียบเคียงจากข้อ ๙ ของประกาศ คค.ฯ</p>

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข
<p>ตามหลักปฏิบัติสากลแก่ผู้โดยสารซึ่งเป็นเด็กอายุต่ำกว่า ๑๒ ปี หรือคนพิการหรือบุคคลที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไม่ว่าในกรณีใด ๆ</p> <p>ข้อ ๙ กรณีการยกเลิกเที่ยวบินไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ หรือกรณีทำการบินล่าช้าไม่ว่าเป็นเวลานานน้อยเพียงใด สายการบินต้องให้บริการและให้การดูแลเป็นกรณีพิเศษตามหลักปฏิบัติสากลแก่ผู้โดยสารซึ่งเป็นเด็กอายุต่ำกว่า ๑๒ ปี หรือคนพิการหรือบุคคลที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไม่ว่าในกรณีใด ๆ</p>	<p>โดยให้นั่งติดกับผู้โดยสารที่เป็นผู้ปกครองหรือผู้ดูแลและไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม</p> <p>ในการกำหนดที่นั่งตามวรรคหนึ่ง หากมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนชั้นบริการของผู้โดยสารให้ปฏิบัติ ดังนี้</p> <p>(ก) กรณีผู้โดยสารประสงค์เดินทางร่วมกันในชั้นบริการที่สูงกว่าชั้นบริการที่ระบุไว้ในบัตรโดยสาร ผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าใช้จ่ายอื่นใดเพิ่มเติม</p> <p>(ข) กรณีที่จัดให้ผู้โดยสารเดินทางในชั้นบริการที่ต่ำกว่าชั้นบริการที่ระบุไว้ในบัตรโดยสาร ผู้ขนส่งต้องคืนเงินส่วนต่างของค่าโดยสารแก่ผู้โดยสารตามวิธีการและภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ ๑๔</p> <p>ข้อ ๙</p> <p>(๗) กรณีการยกเลิกเที่ยวบินไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ หรือกรณีทำการบินล่าช้าไม่ว่าเป็นเวลานานน้อยเพียงใด ผู้ขนส่งต้องให้บริการและให้การดูแลเป็นกรณีพิเศษตามหลักปฏิบัติสากลแก่ผู้โดยสารซึ่งเป็นเด็กอายุต่ำกว่าสิบสอง (๑๒) ปี คนพิการ ผู้สูงอายุ และบุคคลที่ไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไม่ว่าในกรณีใด ๆ</p>	<p>พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยอ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของประเทศแคนาดา (Air Passenger Protection Regulation 2019)</p> <p>คงหลักการเดิมตามข้อ ๙ ของประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยแก้ไขปรับปรุงถ้อยคำจากเดิม “สายการบิน” มาเป็น “ผู้ขนส่ง”</p>
<p>ข้อ ๖ มาตรการคุ้มครองผู้โดยสารกรณีเที่ยวบินล่าช้า</p> <p>ข้อ ๖</p> <p>(๑) กรณีล่าช้าเกินกว่า ๒ ชั่วโมง แต่ไม่เกิน ๖ ชั่วโมง สายการบินต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสาร ดังนี้</p>	<p>ส่วนที่ ๑</p> <p>มาตรการคุ้มครองกรณีเที่ยวบินล่าช้า (delay)</p> <p>ข้อ ๑๐ กรณีเที่ยวบินล่าช้า</p> <p>ข้อ ๑๐ วรรคหนึ่ง</p> <p>(๑) เกินสอง (๒) ชั่วโมง ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสาร ดังนี้</p>	<p>ข้อ ๑๐ คงหลักการเดิมตามประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยปรับปรุงเพิ่มเติมในประเด็นดังต่อไปนี้</p>







ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กพร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข	
<p>(ก) จัดอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสารตามความเหมาะสมกับระยะเวลาที่รอขึ้นเครื่องบินโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>(ข) จัดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารด้วยวิธีการใด ๆ เช่น การโทรศัพท์ การรับส่งโทรสาร การรับส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-Mail) เป็นต้น ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>ข้อ ๖</p> <p>(๒) กรณีล่าช้าเกินกว่า ๖ ชั่วโมงขึ้นไป สายการบินต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสารเช่นเดียวกับมาตรการในเรื่องการยกเลิกเที่ยวบินตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๗</p> <p>ข้อ ๗ มาตรการคุ้มครองผู้โดยสารกรณียกเลิกเที่ยวบิน สายการบินต้องปฏิบัติ ดังนี้</p> <p>(๓) กรณียกเลิกเที่ยวบินก่อนกำหนดการเดินทางไม่เกิน ๑ วัน หรือยกเลิกเที่ยวบินภายหลังกำหนดการเดินทาง ซึ่งผู้โดยสารได้เดินทางมายังสนามบินแล้ว สายการบินต้องเสนอให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการที่เกี่ยวแล้วแต่กรณี เลือกตาม (๒) และต้องให้การดูแลผู้โดยสารเพิ่มเติม ดังนี้</p> <p>(ก) จัดอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสารตามความเหมาะสมกับระยะเวลาที่รอขึ้นเครื่องบินโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>ข้อ (๓)</p> <p>(ข) จัดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารด้วยวิธีการใด ๆ เช่น</p>	<p>(ก) จัดอาหารและเครื่องดื่มหรือคูปองสำหรับแลกซื้ออาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสารตามความเหมาะสมกับมื้ออาหารและระยะเวลาที่รอขึ้นอากาศยานโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>(ข) จัดอุปกรณ์ให้แก่ผู้โดยสารเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารด้วยวิธีการใด ๆ เช่น โทรศัพท์ ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) เป็นต้น ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>ข้อ ๑๐ วรรคหนึ่ง</p> <p>(๒) เกินหก (๖) ชั่วโมง ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสาร ดังนี้</p> <p>(ก) จัดอาหารและเครื่องดื่มหรือคูปองสำหรับแลกซื้ออาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสารตามความเหมาะสมกับมื้ออาหารและระยะเวลาที่รอขึ้นอากาศยานโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>(ข) จัดอุปกรณ์ให้แก่ผู้โดยสารเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารด้วยวิธีการใด ๆ เช่น โทรศัพท์ ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) เป็นต้น ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>(ค) ในกรณีเที่ยวบินใหม่มีกำหนดเวลาการออกเดินทางล่าช้ากว่ากำหนดการเดินทางเดิมเกินหนึ่ง (๑) วัน ให้จัดที่พักแรมระหว่างรอการเดินทางให้แก่ผู้โดยสารตั้งแต่หนึ่ง (๑) คืน ขึ้นไป ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย และจัดให้มีบริการรับขนส่งผู้โดยสารทั้งขาไปและขากลับระหว่างสนามบินและที่พักแรมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>ข้อ ๑๐ วรรคหนึ่ง (๒)</p>	<p>ความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้นใหม่</p> <p></p> <p>ความคุ้มครองที่ตัดออก</p> <p></p>	<p>เพิ่มเติมทางเลือกการแจกคูปองสำหรับแลกซื้ออาหารและเครื่องดื่มตามข้อ ๑๐ วรรคหนึ่ง (๑) (ก) และข้อ ๑๐ วรรคหนึ่ง (๒)(ก)</p> <p>กรณีเที่ยวบินล่าช้าเกิน ๖ ชั่วโมง กำหนดให้ผู้ขนส่งเสนอทางเลือกทั้งหมดแก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการที่เกี่ยวในทันทีเพื่อให้ผู้โดยสารได้มีโอกาสพิจารณา ตามข้อ ๑๐ วรรคหนึ่ง (๒)(ง)</p> <p>ยกเลิกช่องทางการติดต่อสื่อสารทางโทรสาร เนื่องจากไม่ใช่ช่องทางการติดต่อสื่อสารที่ได้รับความนิยมในปัจจุบัน ตามข้อ ๑๐ วรรคหนึ่ง (๑)(ข) และ ข้อ ๑๐ วรรคหนึ่ง (๒)(ข)</p>
นอกจากนี้ยังมีการแก้ไขข้อความเล็กน้อย ดังนี้			
ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖		ร่างข้อบังคับ กพร.ฯ	
“เกินกว่า ๒ ชั่วโมง แต่ไม่เกิน ๖ ชั่วโมง”	“เกิน ๒ ชั่วโมง”	“สายการบิน”	“ผู้ขนส่ง”
“จัดอาหารและเครื่องดื่ม”	“จัดอาหารและเครื่องดื่มหรือคูปองสำหรับแลกซื้ออาหารและเครื่องดื่ม”	“ตามความเหมาะสมกับระยะเวลาที่รอขึ้นเครื่องบิน”	“ตามความเหมาะสมกับมื้ออาหารและระยะเวลาที่รอขึ้นอากาศยาน”
“อุปกรณ์อำนวยความสะดวก”	“อุปกรณ์”	“การโทรศัพท์”	“โทรศัพท์”
“จดหมายอิเล็กทรอนิกส์”	“ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์”	“เกินกว่า ๖ ชั่วโมงขึ้นไป”	“เกิน ๖ ชั่วโมง”



ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข		
<p>การโทรศัพท์ การรับส่งโทรสาร การรับส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-Mail) เป็นต้น ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>(ค) ในกรณีที่เป็นการเที่ยวบินใหม่ที่มีกำหนดเวลาการออกเดินทางล่าช้ากว่ากำหนดการเดินทางเดิมเกินกว่า ๑ วัน สายการบินต้องจัดที่พักแรมให้แก่ผู้โดยสารตั้งแต่ ๑ คืนขึ้นไป ตามความจำเป็นและเหมาะสม พร้อมทั้งจัดการขนส่งระหว่างสนามบินและที่พักแรม โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p>	<p>(ง) ให้ผู้ขนส่งเสนอทางเลือกทั้งหมดแก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวบินเพื่อพิจารณาเลือกระหว่าง</p> <p>๑) รับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใดที่ถูกเรียกเก็บคืนเต็มตามจำนวนที่ผู้โดยสารได้ชำระไปสำหรับการเดินทางหรือเฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้เดินทาง หรือ</p> <p>๒) เปลี่ยนแปลงเที่ยวบินเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางโดยเร็วที่สุดโดยผู้ขนส่งต้องไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไม่ว่าในกรณีใด ๆ แต่หากการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินนั้นมีค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นที่ต่ำกว่าจำนวนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมที่ผู้โดยสารได้ชำระไว้แล้ว ผู้ขนส่งต้องชำระเงินส่วนต่างคืนให้กับผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวบินแล้วแต่กรณี</p> <p>ข้อ ๑๐ วรรคสอง</p> <p>การคืนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใดหรือเงินส่วนต่างตามข้อนี้ ให้เป็นไปตามวิธีการและภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามข้อ ๑๔</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1388 145 1720 488"> <p>“สายการบินต้องเสนอให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวบินแล้วแต่กรณีเลือกระหว่างรับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม...เปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน” (ข้อ ๗ (๒))</p> </td> <td data-bbox="1720 145 2047 488"> <p>“ให้ผู้ขนส่งเสนอทางเลือกทั้งหมดแก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวบินเพื่อพิจารณาเลือกระหว่างรับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใด...เปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน...” (ข้อ ๑๐ วรรคหนึ่ง (๒)(ง)๑ และ ๒))</p> </td> </tr> </table>	<p>“สายการบินต้องเสนอให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวบินแล้วแต่กรณีเลือกระหว่างรับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม...เปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน” (ข้อ ๗ (๒))</p>	<p>“ให้ผู้ขนส่งเสนอทางเลือกทั้งหมดแก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวบินเพื่อพิจารณาเลือกระหว่างรับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใด...เปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน...” (ข้อ ๑๐ วรรคหนึ่ง (๒)(ง)๑ และ ๒))</p>
<p>“สายการบินต้องเสนอให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวบินแล้วแต่กรณีเลือกระหว่างรับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม...เปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน” (ข้อ ๗ (๒))</p>	<p>“ให้ผู้ขนส่งเสนอทางเลือกทั้งหมดแก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวบินเพื่อพิจารณาเลือกระหว่างรับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใด...เปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน...” (ข้อ ๑๐ วรรคหนึ่ง (๒)(ง)๑ และ ๒))</p>			
<p>- ไม่มี -</p>	<p>ข้อ ๑๑ กรณีเที่ยวบินล่าช้าขณะอากาศยานยังอยู่บนภาคพื้นและผู้โดยสารอยู่ในอากาศยาน นอกจากผู้ขนส่งต้องให้ความคุ้มครองผู้โดยสารตามข้อ ๑๐ แล้ว ผู้ขนส่งยังต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสาร ดังนี้</p>	<p>กรณีเที่ยวบินล่าช้าขณะผู้โดยสารอยู่ในอากาศยาน</p> <p>๑. นอกจากผู้โดยสารจะได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามข้อ ๑๐ ตามร่างข้อบังคับ กปร.ฯ เช่น การจัดหาอาหารและเครื่องดื่ม การจัดอุปกรณ์ติดต่อสื่อสาร การเสนอทางเลือกระหว่างรับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใดคืน หรือเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน หรือเดินทางโดยการขนส่งทางอื่นตามแต่กรณีแล้ว</p> <p>๒. ผู้โดยสารยังได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามข้อ ๑๑ เพิ่มเติมด้วย สำหรับการจัดหาอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสารฯ อ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ และสาธารณรัฐประชาชนจีน</p>		

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข
<p>- ไม่มี -</p> <p>- ไม่มี -</p>	<p>ข้อ ๑๑ (๑) ต้องจัดให้มีการไหลเวียนอากาศ การปรับอุณหภูมิ และการบริการห้องน้ำภายในห้องโดยสาร กรณีผู้โดยสารมีความจำเป็นต้องได้รับบริการทางการแพทย์อย่างเร่งด่วน ผู้ขนส่งต้องให้ผู้โดยสารเข้าถึงการได้รับบริการทางการแพทย์นั้นโดยเร็ว โดยให้ผู้ขนส่งอำนวยความสะดวกและให้บริการดังกล่าวอย่างเพียงพอและเหมาะสม เท่าที่สามารถดำเนินการได้</p> <p>ข้อ ๑๑ (๒) กรณีล่าช้าเกินสาม (๓) ชั่วโมง และยังไม่มีการกำหนดเวลาทำการบิน (take-off time) ต้องอนุญาตให้ผู้โดยสารลงจากอากาศยาน เว้นแต่กรณีที่มีอาการหรือความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัย หรือด้วยเหตุผลด้านการจัดการจราจรทางอากาศ</p>	<p>ข้อ ๑๑ (๑) กำหนดเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารให้มีความสะดวกสบายขณะนั่งรอการทำการบินของอากาศยาน โดยอ้างอิงกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของประเทศสหรัฐอเมริกา และสาธารณรัฐประชาชนจีน</p> <p>ข้อ ๑๑ (๒) กำหนดกรณีที่ยกเลิกเที่ยวบินให้ผู้โดยสารที่รออากาศยานทำการบินเป็นระยะเวลายาวนานสามารถลงจากอากาศยานได้ โดยอ้างอิงข้อมูลจากกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐประชาชนจีน และร่างข้อเสนอเพื่อปรับปรุงกฎหมายคุ้มครองสิทธิฯ ของสหภาพยุโรป</p>
<p>ข้อ ๗ มาตรการคุ้มครองผู้โดยสารกรณียกเลิกเที่ยวบิน สายการบินต้องปฏิบัติ ดังนี้</p>	<p>ส่วนที่ ๒ มาตรการคุ้มครองกรณีการยกเลิกเที่ยวบิน (cancellation)</p> <hr/> <p>ข้อ ๑๒ กรณีการยกเลิกเที่ยวบิน ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติต่อผู้โดยสาร ดังนี้</p>	<p>ข้อ ๑๒ คงหลักการเดิมตามประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยปรับปรุงเพิ่มเติมในประเด็นดังต่อไปนี้</p>

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข											
<p>(๑) กรณียกเลิกเที่ยวบินก่อนกำหนดการเดินทางเกินกว่า ๓ วัน สายการบินต้องแจ้งข่าวการยกเลิกเที่ยวบินให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวแล้วแต่กรณีทราบล่วงหน้าโดยเร็วที่สุด และสายการบินต้องคืนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใดที่เรียกเก็บเต็มตามจำนวนที่จ่ายไปสำหรับการเดินทางหรือเฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้เดินทางให้แก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวแล้วแต่กรณี</p> <p>(๒) กรณียกเลิกเที่ยวบินก่อนกำหนดการเดินทางเกินกว่า ๑ วัน แต่ไม่เกิน ๓ วัน สายการบินต้องแจ้งข่าวการยกเลิกเที่ยวบินให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวแล้วแต่กรณีทราบล่วงหน้าโดยเร็วที่สุด และสายการบินต้องเสนอให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวแล้วแต่กรณีเลือกระหว่าง</p>	<p>(๑) กรณียกเลิกเที่ยวบินก่อนกำหนดการเดินทางเกินสาม (๓) วัน ผู้ขนส่งต้องแจ้งข่าวการยกเลิกเที่ยวบินให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวแล้วแต่กรณีทราบล่วงหน้าโดยเร็วที่สุด และผู้ขนส่งต้องคืนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใดที่เรียกเก็บเต็มตามจำนวนที่ผู้โดยสารได้ชำระไปสำหรับการเดินทางหรือเฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้เดินทางให้แก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวแล้วแต่กรณี</p> <p>(๒) กรณียกเลิกเที่ยวบินก่อนกำหนดการเดินทางเกินหนึ่ง (๑) วัน แต่ไม่เกินสาม (๓) วัน ผู้ขนส่งต้องแจ้งข่าวการยกเลิกเที่ยวบินให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวแล้วแต่กรณีทราบล่วงหน้าโดยเร็วที่สุด และผู้ขนส่งต้องเสนอทางเลือกทั้งหมดแก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวในทันทีเพื่อพิจารณาเลือกระหว่าง</p>	<p>ความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้นใหม่</p>  <p>กรณียกเลิกเที่ยวบินก่อนกำหนดการเดินทางเกิน ๑ วัน แต่ไม่เกิน ๓ วัน กำหนดให้ผู้ขนส่งเสนอทางเลือกทั้งหมดแก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวในทันทีเพื่อให้ผู้โดยสารได้มีโอกาสพิจารณา ตามข้อ ๑๒ วรรคหนึ่ง (๒)</p> <p>กรณียกเลิกเที่ยวบินก่อนกำหนดการเดินทางไม่เกินหนึ่ง (๑) วัน หรือยกเลิกเที่ยวบินภายหลังกำหนดการเดินทาง ซึ่งผู้โดยสารได้เดินทางมายังสนามบินแล้ว กำหนดเพิ่มเติมทางเลือกการแจกคู่มือสำหรับแลกรับซื้ออาหารและเครื่องดื่ม ตามข้อ ๑๒ วรรคหนึ่ง (๓)(ก)</p>											
<p>ข้อ ๗ (๒)</p> <p>(ก) รับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใดที่ถูกเรียกเก็บคืนเต็มตามจำนวนที่จ่ายไปสำหรับการเดินทางหรือเฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้เดินทาง หรือ</p> <p>(ข) เปลี่ยนแปลงเที่ยวบินเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางโดยเร็วที่สุดโดยสายการบินต้องไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไม่ว่าในกรณีใด ๆ แต่หากการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินนั้นมีค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมที่ต่ำกว่าจำนวนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมที่ผู้โดยสาร</p>	<p>ข้อ ๑๒ วรรคหนึ่ง (๒)</p> <p>(ก) รับเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใดที่ถูกเรียกเก็บคืนเต็มตามจำนวนที่ผู้โดยสารได้ชำระไปสำหรับการเดินทางหรือเฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้เดินทาง หรือ</p> <p>(ข) เปลี่ยนแปลงเที่ยวบินเพื่อเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางโดยเร็วที่สุด โดยผู้ขนส่งต้องไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมไม่ว่าในกรณีใด ๆ แต่หากการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินนั้นมีค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมที่ต่ำกว่าจำนวนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมที่ผู้โดยสารได้ชำระ</p>	<p>ความคุ้มครองที่ตัดออก</p>  <p>ยกเลิกช่องทางการติดต่อสื่อสารทางโทรสาร เนื่องจากไม่ใช่ช่องทางการติดต่อสื่อสารที่ได้รับค่านิยมในปัจจุบัน ตามข้อ ๑๒ วรรคหนึ่ง (๓)(ข)</p>	<p>ทั้งนี้ ได้แก่ ข้อความเล็กน้อย ดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="1393 1043 2038 1385"> <thead> <tr> <th data-bbox="1393 1043 1720 1086">ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖</th> <th data-bbox="1720 1043 2038 1086">ร่างข้อบังคับ กปร.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1393 1086 1720 1129">“สายการบิน”</td> <td data-bbox="1720 1086 2038 1129">“ผู้ขนส่ง”</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1393 1129 1720 1173">“เกินกว่า”</td> <td data-bbox="1720 1129 2038 1173">“เกิน”</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1393 1173 1720 1216">“จ่าย”</td> <td data-bbox="1720 1173 2038 1216">“ชำระ”</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1393 1216 1720 1385">“ต้องเสนอให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวแล้วแต่กรณี เลือกระหว่าง”</td> <td data-bbox="1720 1216 2038 1385">“ต้องเสนอทางเลือกทั้งหมดแก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวในทันทีเพื่อพิจารณาเลือกระหว่าง”</td> </tr> </tbody> </table>	ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	“สายการบิน”	“ผู้ขนส่ง”	“เกินกว่า”	“เกิน”	“จ่าย”	“ชำระ”	“ต้องเสนอให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวแล้วแต่กรณี เลือกระหว่าง”	“ต้องเสนอทางเลือกทั้งหมดแก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวในทันทีเพื่อพิจารณาเลือกระหว่าง”
ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.												
“สายการบิน”	“ผู้ขนส่ง”												
“เกินกว่า”	“เกิน”												
“จ่าย”	“ชำระ”												
“ต้องเสนอให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวแล้วแต่กรณี เลือกระหว่าง”	“ต้องเสนอทางเลือกทั้งหมดแก่ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวในทันทีเพื่อพิจารณาเลือกระหว่าง”												

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข	
<p>ได้ชำระไว้แล้ว สายการบินต้องชำระเงินส่วนต่างคืนให้กับผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวแล้วแต่กรณี</p> <p>ข้อ ๗ (๓)</p> <p>(๓) กรณียกเลิกเที่ยวบินก่อนกำหนดการเดินทางไม่เกิน ๑ วัน หรือยกเลิกเที่ยวบินภายหลังกำหนดการเดินทาง ซึ่งผู้โดยสารได้เดินทางมายังสนามบินแล้ว สายการบินต้องเสนอให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวแล้วแต่กรณี เลือกตาม (๒) และต้องให้การดูแลผู้โดยสารเพิ่มเติม ดังนี้</p> <p>(ก) จัดอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสารตามความเหมาะสมกับระยะเวลาที่รอขึ้นเครื่องบินโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>(ข) จัดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารด้วยวิธีการใด ๆ เช่น โทรศัพท์ การรับส่งโทรสาร การรับส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-Mail) เป็นต้น ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>ข้อ ๗ (๓)</p> <p>(ค) ในกรณีที่เป็นการเที่ยวบินใหม่ที่มีกำหนดเวลาการออกเดินทางล่าช้ากว่ากำหนดการเดินทางเดิมเกินกว่า ๑ วัน สายการบินต้องจัดที่พักแรมให้แก่ผู้โดยสารตั้งแต่ ๑ คืนขึ้นไป ตามความจำเป็นและเหมาะสม พร้อมทั้งจัดการขนส่งระหว่างสนามบินและที่พักแรม โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p>	<p>ไว้แล้ว ผู้ขนส่งต้องชำระเงินส่วนต่างคืนให้กับผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวแล้วแต่กรณี</p> <p>ข้อ ๑๒ วรรคหนึ่ง (๓)</p> <p>(๓) กรณียกเลิกเที่ยวบินก่อนกำหนดการเดินทางไม่เกินหนึ่ง (๑) วัน หรือยกเลิกเที่ยวบินภายหลังกำหนดการเดินทาง ซึ่งผู้โดยสารได้เดินทางมายังสนามบินแล้ว ผู้ขนส่งต้องเสนอให้ผู้โดยสารหรือผู้ประกอบการเที่ยวแล้วแต่กรณี เลือกตาม (๒) และต้องให้การดูแลผู้โดยสารเพิ่มเติม ดังนี้</p> <p>(ก) จัดอาหารและเครื่องดื่มหรือคูปองสำหรับแลกซื้ออาหารและเครื่องดื่มให้แก่ผู้โดยสารตามความเหมาะสมกับมื้ออาหารและระยะเวลาที่รอขึ้นอากาศยานโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>(ข) จัดอุปกรณ์ให้แก่ผู้โดยสารเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารด้วยวิธีการใด ๆ เช่น โทรศัพท์ ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) เป็นต้น ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p> <p>ข้อ ๑๒ วรรคหนึ่ง (๓)</p> <p>(ค) ในกรณีที่เที่ยวบินใหม่มีกำหนดเวลาการออกเดินทางล่าช้ากว่ากำหนดการเดินทางเดิมเกินหนึ่ง (๑) วัน ให้จัดที่พักแรมระหว่างรอการเดินทางให้แก่ผู้โดยสารตั้งแต่หนึ่ง (๑) คืน ขึ้นไป ตามความจำเป็นและเหมาะสมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย และจัดให้มีบริการรับขนส่งผู้โดยสารทั้งขาไปและขากลับระหว่างสนามบินและที่พักแรมโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย</p>	<p>“จัดอาหารและเครื่องดื่ม”</p>	<p>“จัดอาหารและเครื่องดื่มหรือคูปองสำหรับแลกซื้ออาหารและเครื่องดื่ม”</p>
		<p>“การโทรศัพท์”</p>	<p>“โทรศัพท์”</p>
		<p>“การรับส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์”</p>	<p>“ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์”</p>

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กบร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข				
	<p>ข้อ ๑๒ วรรคสอง การคืนเงินค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมอื่นใด หรือเงินส่วนต่างตามข้อนี้ ให้เป็นไปตามวิธีการและภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามข้อ ๑๔</p>					
<p>ข้อ ๘ กรณีการยกเลิกเที่ยวบินเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของสายการบิน เช่น สถานการณ์ทางการเมือง สภาพอากาศที่มีผลกระทบต่อ การปฏิบัติการบิน การรักษาความปลอดภัย หรือเหตุการณ์ใด ๆ ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการทำ การบินของอากาศยาน และผู้โดยสาร (แต่ไม่รวมถึงกรณีที่ต้องนำอากาศยานไปทำการบำรุงรักษาตามระยะเวลา) ตลอดจนการนัดหยุดงานหรือการกระทำใด ๆ ของพนักงานหรือลูกจ้างของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของสายการบิน หรือที่มีผลกระทบต่อ การปฏิบัติการบินของสายการบิน สายการบินยังคง ต้องให้ความคุ้มครองแก่ผู้โดยสารตามข้อ ๗ (๑) หรือข้อ ๗ (๒) หรือข้อ ๗ (๓) แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ สำหรับการดูแลผู้โดยสาร ตามข้อ ๗ (๓) (ก) (ข) และ (ค) ให้เป็นไปตามความสมัครใจ ของผู้โดยสาร โดยผู้โดยสารเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเอง</p>	<p>ข้อ ๑๓ กรณีการยกเลิกเที่ยวบินนั้นเกิดจากเหตุการณ์ พิเศษ ผู้ขนส่งยังคงต้องให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร ตามข้อ ๑๒</p>	<p>ข้อ ๑๓ คงหลักการเดิมตามประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ แต่เปลี่ยนแปลงถ้อยคำจากเดิม “เหตุสุดวิสัย” แก้ไขเป็น “เหตุการณ์ พิเศษ” โดยมีความหมายตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๗ ของร่างข้อบังคับ กบร.ฯ เป็นการกำหนดเพื่อเพิ่มเติมความคุ้มครองให้แก่ผู้โดยสาร เนื่องจากคำว่า “เหตุการณ์พิเศษ” มีความหมายกว้างกว่า “เหตุสุดวิสัย” เช่น กรณีเกิดเหตุภูเขาไฟระเบิดซึ่งอยู่นอกเหนือ การควบคุมของผู้ขนส่ง ทำให้ต้องยกเลิกเที่ยวบินต่าง ๆ เมื่อภูเขาไฟ สงบลงแล้ว (ไม่มีเหตุสุดวิสัยแล้ว) แต่ยังมีควันออกมาจากปากปล่อง ภูเขาไฟส่งผลกระทบต่อทัศนวิสัยและความปลอดภัยในการทำ การบิน เช่นนี้ผู้ขนส่งยังคงต้องให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร (เหตุการณ์พิเศษยังคงมีอยู่)</p> <table border="1" data-bbox="1391 826 2042 946"> <tr> <td data-bbox="1391 826 1794 887">ประเทศที่ใช้คำว่า “เหตุสุดวิสัย”</td> <td data-bbox="1794 826 2042 887"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1391 887 1794 946">ประเทศที่ใช้คำว่า “เหตุการณ์พิเศษ”</td> <td data-bbox="1794 887 2042 946"></td> </tr> </table>	ประเทศที่ใช้คำว่า “เหตุสุดวิสัย”		ประเทศที่ใช้คำว่า “เหตุการณ์พิเศษ”	
ประเทศที่ใช้คำว่า “เหตุสุดวิสัย”						
ประเทศที่ใช้คำว่า “เหตุการณ์พิเศษ”						
<p>- ไม่มี -</p>	<p>ข้อ ๑๔ วิธีปฏิบัติในการคืนเงินค่าโดยสาร และค่าธรรมเนียมอื่นใด หรือเงินส่วนต่างตามข้อ ๘ (๖)(ข) ข้อ ๑๐ (๒)(ง) และข้อ ๑๒ (๒) ผู้ขนส่งต้องคืนเงินค่าโดยสาร และค่าธรรมเนียมอื่นใด หรือเงินส่วนต่าง ด้วยวิธีการ ที่ผู้โดยสารชำระ เช่น เงินสด การโอนเงินผ่านบัญชีธนาคาร บัตรเครดิต เป็นต้น โดยให้ผู้ขนส่งกำหนดมาตรการ ให้ผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวดำเนินการคืนให้เสร็จสิ้นภายใน ระยะเวลาไม่เกินเก้าสิบ (๙๐) วัน นับแต่วันที่ผู้ประกอบการ ธุรกิจนำเที่ยวได้รับเงินจากผู้ขนส่งแล้ว</p>	<p>ข้อ ๑๔ กำหนดขึ้นเนื่องจากตามประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติในการคืนเงินค่าโดยสาร และค่าธรรมเนียมอื่นใด หรือเงินส่วนต่างไว้ เพื่อให้เกิดความชัดเจน จึงกำหนดเพิ่มเติมวิธีปฏิบัติดังกล่าวไว้ในร่างข้อบังคับ กบร.ฯ ฉบับนี้ โดยนำแนวทางมาจากประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๓ และปรับปรุง เพิ่มเติมเพื่อให้มีความเหมาะสมในการบังคับใช้กับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ยิ่งขึ้น และกำหนดกรอบระยะเวลาการคืนเงินค่าโดยสาร และค่าธรรมเนียมอื่นใด หรือเงินส่วนต่างให้เสร็จสิ้นภายใน ๙๐ วัน เนื่องจากลำดับขั้นตอนการคืนเงินดังกล่าวจะเริ่มขึ้นจากผู้ขนส่ง</p>				

ประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข
<p>ข้อ ๑๐ เมื่อเกิดเหตุการณ์หรือเมื่อสายการบิน คาดเห็นได้ว่าจะเกิดเหตุการณ์ใดอันมีผลทำให้เที่ยวบินล่าช้า หรือเกิดการยกเลิกเที่ยวบิน สายการบินต้องแจ้งให้กรมการบินพลเรือนทราบในทันทีตามช่องทางการติดต่อสื่อสารที่กรมการบินพลเรือนกำหนด</p>	<p>ข้อ ๑๕ ผู้ขนส่งต้องรายงานการดูแลผู้โดยสารกรณีเที่ยวบินล่าช้า การยกเลิกเที่ยวบิน ตามข้อบังคับนี้ทุกครั้งภายในยี่สิบสี่ (๒๔) ชั่วโมง ผ่านระบบสารสนเทศเพื่อประมวลผลการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของสายการบินตามหลักเกณฑ์ (Economic Compliance Monitoring System: ECMS) นับแต่เวลาที่มีการแจ้งเที่ยวบินล่าช้า การยกเลิกเที่ยวบิน แล้วแต่กรณี</p>	<p>ดำเนินการคืนเงินแก่ตัวแทนผู้ขนส่ง (Online Travel Agency) จากนั้นตัวแทนผู้ขนส่งจะดำเนินการคืนเงินให้แก่ผู้โดยสาร</p> <p>ผู้ขนส่ง → ตัวแทนผู้ขนส่ง → ผู้โดยสาร (๙๐ วัน) ข้อ ๑๕ คงหลักการเดิมตามประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยปรับปรุงเพิ่มเติม ดังนี้</p> <p> เกิดเหตุเที่ยวบินล่าช้าเกิน ๒ ชม. → แจ้ง กพท. ในทันที</p> <p> การดูแลผู้โดยสาร → รายงาน กพท. ภายใน ๒๔ ชม.</p> <p>๑. การกำหนดกรอบระยะเวลากรณีเที่ยวบินล่าช้าตั้งแต่ ๒ ชั่วโมง ขึ้นไป ผู้ขนส่งจึงจะมีหน้าที่แจ้งเหตุแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>๒. กำหนดหน้าที่รายงานการดูแลผู้โดยสารภายในระยะเวลา ๒๔ ชั่วโมง นับแต่เกิดเหตุการณ์เที่ยวบินล่าช้า การยกเลิกเที่ยวบิน หรือการปฏิเสธการขนส่ง เพื่อให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตรวจสอบการดูแลผู้โดยสารจากรายงานการดูแลผู้โดยสารและพยานหลักฐานต่าง ๆ ว่าเป็นการดำเนินการตามกฎหมายหรือไม่</p>
<p>ข้อ ๑๑ กรณีสายการบินยกเลิกเที่ยวบินและสายการบินไม่สามารถจ่ายเงินที่ต้องจ่ายคืนให้แก่ผู้โดยสาร หรือผู้ประกอบการเที่ยว หรือเงินส่วนต่างที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน ตามข้อ ๗ (๑) หรือข้อ ๗ (๒) หรือข้อ ๗ (๓) แล้วแต่กรณีได้ ให้สายการบินแจ้งต่อกรมการบินพลเรือน เพื่อขอใช้หนังสือค้ำประกันของธนาคารที่วางไว้ โดยให้สายการบินรวบรวมยอดเงินดังกล่าวพร้อมด้วยเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ส่งให้กรมการบินพลเรือนภายใน ๗ วัน นับจากวันที่ยกเลิกเที่ยวบิน</p>	<p>ข้อ ๑๖ กรณีผู้ขนส่งยกเลิกเที่ยวบินและผู้ขนส่งไม่สามารถจ่ายเงินที่ต้องจ่ายคืนให้แก่ผู้โดยสาร หรือผู้ประกอบการเที่ยว หรือเงินส่วนต่างที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินตามข้อ ๑๒ (๑) หรือข้อ ๑๒ (๒) หรือข้อ ๑๒ (๓) แล้วแต่กรณีได้ ให้ผู้ขนส่งแจ้งต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเพื่อขอใช้หนังสือค้ำประกันของธนาคารที่วางไว้ตามข้อ ๖ โดยให้ผู้ขนส่งรวบรวมยอดเงินดังกล่าวพร้อมด้วยเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง ส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยภายในเจ็ด (๗) วัน นับแต่วันที่ยกเลิกเที่ยวบิน</p>	<p>ข้อ ๑๖ คงหลักการเดิมตามประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยเปลี่ยนแปลงแก้ไขในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้</p> <p>๑. <u>เปลี่ยนแปลงผู้พิจารณาตรวจสอบเอกสารหลักฐาน และจำนวนเงินที่ต้องจ่ายคืน</u> จากเดิมตามประกาศ คค.ฯ พ.ศ. ๒๕๕๖ กำหนดไว้ในรูปแบบคณะกรรมการที่อธิบดีกรมการบินพลเรือนแต่งตั้งขึ้น แก้ไขปรับปรุงโดยกำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้มีอำนาจแทน เพื่อความรวดเร็วในการพิจารณาและสั่งจ่ายเงินคืน</p> <p>๒. <u>ลดจำนวนวันที่ดำเนินการพิจารณาตรวจสอบเอกสารหลักฐานและจำนวนเงินที่ต้องจ่ายคืน</u> เมื่อเกิดเหตุยกเลิกเที่ยวบิน จากเดิม ๗ วัน แก้ไขปรับปรุงเป็น ๓ วัน</p>

ประกาศ คค.๑ พ.ศ. ๒๕๕๖	ร่างข้อบังคับ กปร.	หลักการ ที่มา และเหตุผลของการแก้ไข
- ไม่มี -	<p>ข้อ ๑๘ ผู้โดยสารสามารถร้องเรียนกรณีผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับนี้ผ่านทางระบบรับเรื่องร้องเรียนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพร้อมพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องผ่านช่องทางทางการร้องเรียนในเว็บไซต์ www.caat.or.th</p>	<p>ข้อ ๑๘ กำหนดช่องทางสำหรับผู้โดยสารในการร้องเรียนผู้ขนส่งทางเว็บไซต์เพื่อความสะดวกของผู้โดยสารและเพื่อให้ กพท. กำกับดูแลผู้ขนส่งให้ปฏิบัติตามกฎหมาย</p>
	<p>ข้อ ๑๙ หนังสือคำประกันของธนาคารที่ผู้ขนส่งได้วางไว้ต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้ถือเป็นหนังสือคำประกันที่ได้วางไว้ต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตามข้อบังคับนี้ จนกว่าจะสิ้นสุดระยะเวลาการคำประกันตามที่กำหนดไว้ในหนังสือคำประกัน</p>	<p>ข้อ ๑๙ กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับการมีผลต่อเนื่องของหนังสือคำประกันฉบับเดิมที่ผู้ขนส่งเคยยื่นไว้ขณะประกาศ คค.๑ พ.ศ. ๒๕๕๖ มีผลบังคับใช้โดยไม่ต้องยื่นหนังสือคำประกันฉบับใหม่จนกว่าจะสิ้นสุดระยะเวลาการคำประกันตามที่กำหนดไว้เดิมเพื่อไม่ให้เกิดภาระแก่ผู้ขนส่ง</p>
	<p>ข้อ ๒๐ การดำเนินการตามมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ได้ดำเนินการตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ พ.ศ. ๒๕๕๖ ก่อนข้อบังคับนี้มีผลใช้บังคับและยังไม่แล้วเสร็จ ให้ดำเนินการต่อไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ พ.ศ. ๒๕๕๖</p>	<p>ข้อ ๒๐ กำหนดบทเฉพาะกาลเพื่อรองรับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในช่วงเวลาที่เปลี่ยนผ่านจากการใช้บังคับประกาศ คค.๑ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาเป็นร่างข้อบังคับ กปร.๑ ฉบับนี้</p>