



บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการที่รัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางบินในภูมิภาคนี้ อีกทั้งธุรกิจการบินพลเรือนมีกฎหมายที่เข้ามาเกี่ยวข้องและความรุนแรงต่างๆ กัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายระหว่างประเทศในรูปของอนุสัญญา เช่น อนุสัญญาเจนีวา ปี ค.ศ. 1948 ว่าด้วยการยอมรับนัมนิอระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน (Geneva Convention 1948 on the International Recognitions of Rights in Aircraft) และ อนุสัญญาชิคาโก ปี ค.ศ. 1944 ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Chicago Convention 1944 on International Civil Aviation) ซึ่งหลายประเทศในโลกได้มีการปรับกฎหมายภายในให้สอดคล้อง หรืออย่างน้อยไม่ขัดแย้งกันสาระสำคัญกับหลักในอนุสัญญาดังกล่าว ทั้งนี้ก็เพื่อให้กฎหมายภายในของแต่ละประเทศเป็นไปในทิศทางแนวเดียวกัน แต่สำหรับประเทศไทยแล้วในปัจจุบันกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินพลเรือนในประเทศไทย ตลอดจนแนวทางของประเทศไทยต่อการปรับกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว ที่ประเทศไทยเป็นภาคีอยู่ด้วยยังไม่ชัดเจน ทำให้กฎหมายที่จะสัมพันธ์กับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนึ่งในประเทศไทยยังไม่มีความเหมาะสมเพียงพอ และอาจไม่สอดคล้องกับหลักในอนุสัญญาดังกล่าว และอาจไม่เป็นที่ยอมรับในทางระหว่างประเทศ

อนึ่ง ในต่างประเทศมีกฎหมายอนุญาตให้มีการจดทะเบียนงานองอากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ได้เพื่อประโยชน์แก่กิจการบินพลเรือน แต่กฎหมายที่สัมพันธ์กับการจดทะเบียนตามกฎหมายไทย ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 12 นั้น โดยหลักอนุญาตให้ส่งสาริมทรัพย์ไม่ว่าประเภทใดๆ อาจจดทะเบียนได้ (มาตรา 703 วรรคแรก) ในขณะที่ส่งสาริมทรัพย์จะจดทะเบียนได้เฉพาะส่งสาริมทรัพย์พิเศษเฉพาะที่กฎหมายอนุญาตให้จดทะเบียนได้เท่านั้น เช่นตามที่ระบุไว้ในมาตรา 703 (1)-(3) คือเรือกัณฑ์ หรือเรือมีระวางตั้งแต่หกตันขึ้นไป เรือกลาฟ หรือเรือยนต์มีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป แพ สัตว์พาหนะ นอกจากนี้ ยังมีส่งสาริมทรัพย์พิเศษอีกประเภทหนึ่งที่เป็นหลักข้อหนึ่งในการวิจัยตามวิทยานิพนธ์นี้ ซึ่งกฎหมายอนุญาตให้ทำการจดทะเบียนได้ คือ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 703 (4) "ส่งสาริมทรัพย์อื่นๆ ซึ่งกฎหมายหากบัญญัติไว้ให้จดทะเบียนเฉพาะการ" ซึ่งปัจจุบันมีเพียง "เครื่องจักร" ตามตามพระราชบัญญัติจดทะเบียนเครื่องจักร พ.ศ. 2514 เท่านั้นที่สามารถทำการจดทะเบียนได้

จากปัญหาดังที่กล่าวมาข้างต้น ประกอบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของประเทศไทยยังไม่มีความเหมาะสมเพียงพอต่อวิธีการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ โดยที่หลักกฎหมายเกี่ยวกับการจำทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์สามารถทำได้ 2 รูปแบบ คือ การจำนำ กับ การจำนอง ในส่วนของหลักกฎหมายเรื่องการจำนำนั้น หากนำมาใช้กับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ อาจไม่มีความเหมาะสมทางปฏิบัติ เนื่องจาก การจำนำอากาศยานจะต้องมีการส่งมอบการครอบครองอากาศยานที่จำนำให้แก่ผู้รับจำนำ (มาตรา 747) ในส่วนของผู้รับจำนำอากาศยานก็จะมีภาระอย่างมากในการสงวนและรักษาอากาศยานที่รับจำนำ (มาตรา 759) ส่วนผู้จำนำซึ่งจำเป็นต้องใช้อากาศยานในการประกอบธุรกิจการเดิน ย่อมไม่สะดวกที่จะส่งมอบการครอบครองอากาศยานให้แก่ผู้รับจำนำเพื่อเป็นประกันหนี้ และหากอากาศยานที่จำนำเป็นประกันขาดจากความครอบครองของผู้รับจำนำและกลับคืนไปสู่ความครอบครองของผู้จำนำแล้ว ย่อมมีผลทำให้สัญญาจำนำระงับสิ้นไป (มาตรา 769(2)) หากจะแก้ไขปัญหาคฎหมายในเรื่องของสิทธิครอบครองอากาศยาน เพื่อให้ผู้จำนำอากาศยานสามารถมีสิทธิครอบครองอากาศยานได้ ในขณะที่สิทธิครอบครองอากาศยานก็มิขาดจากผู้รับจำนำ โดยการทำสัญญาให้มีผลผูกพันระหว่างผู้จำนำและผู้รับจำนำ โดยถือว่าการที่ผู้จำนำได้ครอบครองอากาศยานนั้นเป็นการครอบครองแทนผู้รับจำนำ ก็สามารถทำได้โดยถูกต้องตามกฎหมาย แต่ในทางปฏิบัติไม่มีปรากฏ ในส่วนของหลักกฎหมายเรื่องการจำนอง ยังไม่สามารถนำมาปรับใช้กับอากาศยานได้ เนื่องจากยังไม่ได้รับการยอมรับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าวมาแล้วข้างต้น

หากมีการพัฒนากฎหมายภายในของประเทศไทยให้มีความเป็นสากล เป็นที่ยอมรับแก่นานาประเทศ ก็จะเป็นการช่วยเหลือเจ้าของอากาศยานให้สามารถใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ เพื่อประโยชน์แก่การพัฒนากิจการการบินพลเรือนได้หลายรูปแบบได้มากขึ้น แล้วแต่ที่ผู้ประกอบการจะเห็นว่ารูปแบบใดจะได้ประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้หากมองในแง่ของเจ้าหน้าที่การรับรองสิทธิที่ชัดเจนของเจ้าหน้าที่ จะเป็นการสร้างหลักประกันความมั่นใจให้แก่เจ้าหน้าที่ถึงสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้คืนโดยการบังคับเอาจากอากาศยาน ตลอดจนลำดับของการได้รับชำระหนี้อันเป็นการส่งเสริมให้สถาบันการเงินไม่ว่าในประเทศไทย หรือต่างประเทศมีความมั่นใจในการปล่อยกู้ในกิจการการบินพลเรือน โดยการนำอากาศยานเป็นหลักประกันมากขึ้น

ทั้งนี้ หากจะเปรียบเทียบกับกรณีของเรือ รัฐบาลไทยยังเล็งเห็นความสำคัญของกฎหมายเรื่องการจำนองเรือ โดยเห็นว่าจะสามารถช่วยพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของไทยได้

จึงได้มีการออกกฎหมายเฉพาะมาใช้บังคับกับการงานของเรือ คือ พระราชบัญญัติการงานของเรือ และบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 จึงทำให้เล็งเห็นถึงความสำคัญว่า หากประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายเฉพาะมารองรับเรื่องการใช้อากาศยานเป็นประกันหนี้ ก็จะสามารถช่วยพัฒนาธุรกิจการบินของไทยให้เจริญก้าวหน้าได้เช่นกัน

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

(ก) เพื่อศึกษา และวิเคราะห์ถึงการยอมรับที่ชัดเจนในสิทธิในอากาศยานของเอกชนตามกฎหมายไทยโดยเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ

(ข) เพื่อพิจารณาหลักกฎหมายเรื่องการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ ซึ่งเป็นที่แพร่หลายในต่างประเทศ

(ค) เพื่อพิจารณาและเสนอแนะว่ามีความจำเป็นต้องออกกฎหมายเฉพาะมารองรับกับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ให้แก่ธุรกิจการบินหรือไม่

3. วิธีการวิจัยและขอบเขตของการศึกษาวิจัย

การทำวิทยานิพนธ์นี้ มุ่งที่จะศึกษาแนวความคิดของการยอมรับนับถือสิทธิในอากาศยานของเอกชนทั้งในประเทศไทยและระหว่างประเทศ เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ในเรื่องการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในรูปแบบต่างๆ โดยการศึกษาถึงหลักกฎหมายที่ใช้บังคับกับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้ในแต่ละรูปแบบ ซึ่งเป็นที่แพร่หลายในต่างประเทศโดยยกตัวอย่างกฎหมายเฉพาะของบางประเทศอันได้แก่ อังกฤษ ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา สวิตเซอร์แลนด์ เพื่อที่จะชี้ให้เห็นถึงปัญหาของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ไม่เหมาะสม ตลอดจนความจำเป็นที่จะต้องมีการออกกฎหมายเฉพาะสำหรับใช้บังคับกับการเรื่องดังกล่าวในประเทศไทย

4. สมมติฐานของการวิจัย

อากาศยานเป็นทรัพย์สินที่มีค่าและมีความจำเป็น รูปแบบของการนำอากาศยานมาเป็นหลักประกันมีวิธีปฏิบัติหลายรูปแบบในต่างประเทศ แต่สำหรับในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่จะใช้บังคับกับการงานของอากาศยาน อีกทั้งยังไม่มีแนวทางที่แน่ชัดในการบังคับใช้กฎหมายกับสัญญาสิทธิซึ่งอากาศยาน

5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

- (1) ทำให้ทราบแนวคิด และวิธีการของการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้
- (2) ทำให้ทราบสถานะทางกฎหมายของการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้
- (3) ทำให้ทราบถึงพันธะกรณีในประเทศไทยมีอยู่ตามอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินพลเรือน
- (4) ทำให้ทราบถึงแนวปฏิบัติของประเทศสมาชิกอื่น ต่อพันธะกรณีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะให้มีการพัฒนากฎหมายเฉพาะเพื่อใช้บังคับกับการใช้อากาศยานเป็นหลักประกันหนี้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บททั่วไป

1.1 ความหมายของอากาศยาน

"อากาศยาน" ตามความหมายโดยทั่วไปแล้วก็น่าจะหมายถึงสิ่งประดิษฐ์ที่มนุษย์คิดค้นขึ้นเพื่อใช้ในการขนส่งของ และ/หรือ คนโดยสาร หรือในบางกรณีอาจมีวัตถุประสงค์เพื่อการอย่างอื่น แต่ในความหมายของกฎหมายแล้ว คำศัพท์คำหนึ่งอาจมีนิยามซึ่งกว้างกว่าความหมายตามธรรมดาสามัญ คำว่า "อากาศยาน" ในความหมายของกฎหมาย ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศอาจมีความหมายแตกต่างกันบ้าง และอาจมีลักษณะพิเศษแตกต่างกันบ้าง ทั้งนี้เพื่อวัตถุประสงค์ในทางกฎหมายของแต่ละประเทศ แต่ก็ยังคงอยู่บนพื้นฐานของแนวความคิดเดียวกัน จึงอาจอธิบายความหมายของคำว่า "อากาศยาน" ในประเทศต่างๆ ในแนวทางต่างๆ กันได้ ดังนี้

1.1.1 ความหมายของอากาศยานในประเทศไทย

คำว่า "อากาศยาน" ตาม พรบ.การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 4 บัญญัติว่า "อากาศยานหมายความว่า ความรวมตลอดถึง เครื่องทั้งสิ้นซึ่งทรงตัวในบรรยากาศโดยปฏิกิริยาแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุกเว้นไว้ในกฎกระทรวง" ซึ่งนับจนถึงปัจจุบันก็มีเพียงกฎกระทรวงฉบับเดียว คือ กฎกระทรวง (พ.ศ.2497) ออกเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2497 โดยระบุไว้ดังนี้ คือ

"วัตถุต่อไปนี้ไม่เป็นอากาศยานตาม มาตรา 4

1. ว่าวทุกชนิดซึ่งชักเป็นเครื่องเล่น หรือเพื่อการกีฬา
2. บัลลูน หรือ ลูกโป่งที่มีปริมาตรไม่เกินหนึ่งลูกบาศก์เมตร
3. เครื่องบินเล็กซึ่งใช้เป็นเครื่องเล่น"

1.1.2 ความหมายของอากาศยานในประเศอังกฤษ

คำว่า "อากาศยาน" ในประเทศอังกฤษ มีคำนิยามไว้โดยเฉพาะแต่เท่า

ที่พอจะมีเกี่ยวข้องกับบ้างก็มีระบุไว้ใน Air Navigation Order 1949 และ 1954 ซึ่งบัญญัติว่า "อากาศยาน" ให้หมายรวมถึงบัลลูนอากาศยาน เรือบิน วาฬ เครื่องร่อนเครื่องบิน และ เครื่องบินปีกหมุน เช่น เฮลิคอปเตอร์ (The word "aircraft" includes as aircraft balloons, airships, kites, gliders, aeroplanes, and rotorcraft e.g. helicopters.)¹

1.1.3 ความหมายของอากาศยานในประเทศฝรั่งเศส

คำว่า "อากาศยาน" ในประเทศฝรั่งเศส ตาม Civil Aviation Code, Art. L-110-1 มิได้ให้คำจำกัดความไว้โดยตรงแต่ได้บัญญัติว่า "เพื่อวัตถุประสงค์แห่งประมวลกฎหมาย อากาศยานให้รวมถึงสิ่งต่างๆ ที่สามารถบินหรือวนเวียนอยู่ในอากาศได้" (For the purposes of the Code, aircraft comprises all devices able to fly up or circulates in the air.)²

1.1.4 ความหมายของอากาศยานในประเทศสหรัฐอเมริกา

คำว่า "อากาศยาน" ตาม Federal Aviation Act 1958 มาตรา 101 (5) บัญญัติไว้ดังนี้ "Aircraft means any contrivance now known or hereafter invented, used, or designed for navigation of or flight in the air." แปลว่า "สิ่งประดิษฐ์ใดๆ ที่รู้จักกันในปัจจุบัน หรือ ซึ่งประดิษฐ์ขึ้น ใช้หรือ ออกแบบ ภายหลังจากนี้สำหรับการเดินอากาศ หรือการบินในอากาศ"

1.1.5 ความหมายของอากาศยานในประเทศสวิตเซอร์แลนด์

¹Graham McBain, "England and Wales", Issue 10 in Aircraft finance: Registration, security and enforcement (United Kingdom: Longman Group UK, 1994), p.49.

²Ibid, p.41.

คำว่า "อากาศยาน" ในประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ตามเทศบัญญัติว่าด้วยการบินพลเรือน (The Ordinance on Civil Aviation) ซึ่งใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 14 พฤศจิกายน 1973 มาตรา 1 ได้ให้คำนิยามไว้ว่า "อากาศยาน" คือเครื่องที่บินได้เพราะมนุษย์ (หรือเครื่องที่เหมาะสมสำหรับมนุษย์ใช้) ซึ่งนำตัวเองขึ้นสู่บรรยากาศโดยปฏิบัติการแห่งอากาศ" ในความหมายนี้ อากาศยานจึงรวมถึงเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ เครื่องร่อนที่ใช้กำลังงาน เป็นต้น³

1.1.6 ความหมายของอากาศยานตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

ความหมายของคำว่า "อากาศยาน" ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้ เช่น

(1) ความหมายตามอนุสัญญาชิคาโก ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ปี ค.ศ.1944 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้วิวัฒนาการไปในทางที่ปลอดภัยและมีระเบียบ* โดยส่งเสริมศิลปะแห่งการออกแบบอากาศยาน** ความหมายของคำว่า "อากาศยาน" ได้ปรากฏอยู่ในทุกภาคผนวก (Annex) ซึ่งเป็น International Standards and Recommended Practice ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะ Annex 7 Aircraft Nationality and Registration Marks, Definition, ข้อ 1 ได้กำหนดไว้ดังนี้

"Aircraft" means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

แปลว่า "อากาศยาน" หมายถึง เครื่องทั้งสิ้นที่สามารถทรงตัวอยู่ในบรรยากาศได้โดยปฏิกิริยาของอากาศ นอกจากปฏิกิริยาของอากาศที่พุ่งมาปะทะผิวพื้นโลก

³Harold Gruninger, "Switzerland", Issue 6 in Aircraft finance: Registration, security and enforcement (United Kingdom: Longman Group UK, 1994), p.3.

*คำปรารภของอนุสัญญาชิคาโก

**ข้อ 44 บี ของอนุสัญญาชิคาโก

(2) ความหมายตามอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ปี ค.ศ.1948 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการยอมรับนับถือสิทธิในอากาศยานระหว่างประเทศ* ใน Article XVI ได้กำหนดไว้ดังนี้

"Article XVI For the purpose of this Convention the term "aircraft" shall include the airframe, engines, propellers, radio apparatus, and all other articles intended for use in the aircraft whether installed therein or temporarily separated therefrom."⁴

คำแปลของทางกระทรวงต่างประเทศ แปลไว้ดังนี้

"เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ คำว่า "อากาศยาน" จะรวมทั้งโครงเครื่องบิน กลจักร ใบพัด เครื่องวิทยุ และสิ่งของอื่นๆ ทั้งปวงที่มุ่งหมายสำหรับใช้ในอากาศยานไม่ว่าจะติดตั้งในนั้น หรือแยกจากที่นั้นชั่วคราว"⁵

1.1.7 สรุปความหมายของอากาศยาน

จากความหมายจากแหล่งต่างๆ ดังที่กล่าวมาข้างต้น เพื่อให้คำนิยามของคำว่า "อากาศยาน" มีความหมายเป็นกลางและนานาประเทศยอมรับนับถือ จึงควรใช้คำนิยามตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งนานาประเทศยอมรับนับถือกันอยู่ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาความหมายตามอนุสัญญาชิคาโก ซึ่งเป็นอนุสัญญาหลักของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จะเห็นว่ามี ความหมายค่อนข้างกว้าง ซึ่งกว้างกว่าความหมายของคำว่า "อากาศยาน" ตามคำนิยามของอนุสัญญาเจนีวา ซึ่งเป็นคำนิยามที่มุ่งหมายกำหนดสิทธิและบังคับสิทธิของบุคคลในอากาศยานเป็นการเฉพาะ ประกอบกับอนุสัญญาชิคาโก เป็นอนุสัญญาที่มีจำนวนประเทศที่เข้าเป็นภาคีมากที่สุด

*มาจากคำปรารภและข้อ 1 ของอนุสัญญาเจนีวา

⁴Graham McBain and Richard Hames, Aircraft finance: Registration, security and enforcement: Appendix A: Interantional convention, Issue 9 (United Kingdom: Longman Group UK,1994), p.55.

⁵กระทรวงคมนาคม, "งานวิจัยเพื่อเสนอร่างพระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน". (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

โดยนับถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2539 อนุสัญญาวิชาการมีภาคีงานรวมทั้งสิ้น 184 ประเทศ ในขณะที่อนุสัญญาเจนีวามีภาคีนับจนถึงปัจจุบันเพียง 66 ประเทศเท่านั้น ดังนั้นจึงควรยึดถือค่านิยมของคำว่า "อากาศยาน" ตามอนุสัญญาวิชาการเป็นหลักซึ่งเป็นคากลางและมีความหมายกว้างมากที่สุด

1.2 การยอมรับสิทธิในอากาศยานของเอกชน

เนื่องจากการทำกิจการการบินในสมัยก่อน มีผลกระทบต่อความมั่นคงและความปลอดภัยของประเทศ การยอมรับสิทธิในอากาศยานของเอกชนจึงยังไม่ชัดเจนนัก แต่ในปัจจุบันนานาประเทศได้ทำการเปิดเสรีธุรกิจการบิน รวมทั้งรัฐบาลไทยได้มีนโยบายที่จะเปิดเสรีธุรกิจการบินให้มากขึ้น จึงจะแยกพิจารณาการยอมรับสิทธิในอากาศยานออกเป็น 2 ส่วนดังนี้ คือ เรื่องการรับรองสิทธิในอากาศยานตามกฎหมายไทย และการยอมรับสิทธิในอากาศยานตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

1.2.1 การรับรองสิทธิในอากาศยานตามกฎหมายไทย

ปัจจุบันไม่มีกฎหมายเฉพาะใดๆ จากัดการมีกรรมสิทธิ์ในอากาศยานของเอกชน คงมีเฉพาะบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 และประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 พ.ศ.2515 ซึ่งควบคุมเฉพาะการใช้อากาศยานเท่านั้น ดังนั้นเอกชนจึงสามารถมีกรรมสิทธิ์ในอากาศยานได้ แต่ทั้งนี้เมื่อเอกชนมีกรรมสิทธิ์ในอากาศยานแล้วจะสามารถใช้อากาศยานทำการบินได้หรือไม่ และภายใต้ข้อจำกัดอย่างไร ประเด็นนี้เป็นไปตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 และประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ.2515⁶

เมื่อดูบทบัญญัติของพรบ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ทั้งฉบับแล้ว ปรากฏว่ากล่าวถึงอากาศยาน อากาศยานขนส่ง ในมาตรา 4 และมาตรา 16 เรื่องการนำอากาศยานทำการบินเท่านั้น จึงเห็นว่ากฎหมายการเดินอากาศของไทยที่ใช้อยู่เดิมเป็นระบบเปิดกล่าวคือ วัตถุประสงค์

⁶สัมภาษณ์ สมชาย พิพิธวัฒน์, หัวหน้ากลุ่มงานนิติการ กรมการบินพาณิชย์, 16 กรกฎาคม 2539.

การมีและการใช้อากาศยานโดยให้มาทำการจดทะเบียน ซึ่งมาตรา 30 และมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กำหนดคุณสมบัติไว้แต่เพียงเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย และเป็นเจ้าของอากาศยาน หรือหากเป็นผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานที่จดทะเบียน จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้จดทะเบียนได้ก่อน ซึ่งการจดทะเบียนอากาศยานนี้เป็นระบบทะเบียนกล่าวคือเมื่อผู้มาขึ้นของจดทะเบียนมีคุณสมบัติถูกต้องครบถ้วน และยื่นเอกสารตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว พนักงานเจ้าหน้าที่จะต้องรับจดทะเบียนให้ ไม่มีสิทธิใช้ดุลยพินิจว่าจะรับจดทะเบียนหรือไม่รับจดทะเบียนอากาศยาน และเมื่อได้จดทะเบียนอากาศยานแล้ว เพียงแต่ปฏิบัติตามที่กำหนดในกฎหมายการเดินอากาศ ก็สามารถนำอากาศยานทำการบินได้ แต่ประเทศไทยในขณะที่ใช้กฎหมายการเดินอากาศฉบับนี้ ปรากฏว่า มีปัญหาทางด้านความมั่นคงทั้งภายในประเทศ อันได้แก่ ผู้ก่อการร้ายคอมมิวนิสต์ และยาเสพติด รวมทั้งปัญหาความมั่นคงในภูมิภาคแถบอินโดจีน ดังนั้นทางหน่วยงานด้านความมั่นคงแห่งชาติจึงไม่ประสงค์จะให้เอกชนมีและใช้อากาศยานส่วนบุคคล เพราะเกรงว่าจะนำไปใช้ในทางที่เป็นภัยต่อความมั่นคงหรือขนยาเสพติด ดังนั้นคณะรัฐมนตรีจึงเคยมีมติห้ามเอกชนมีและใช้อากาศยานส่วนบุคคลดังจะเห็นได้จาก

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2502 มีสาระสำคัญว่า "หน่วยราชการมีเครื่องบินใช้เองไม่ควรห้าม เอกชนต้องขออนุญาตเป็นรายๆ ไป"

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2520 มีสาระสำคัญว่า "ในสถานการณ์ปัจจุบันยังไม่ควรจะให้มีและใช้อากาศยานส่วนบุคคล"

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2522 มีสาระสำคัญว่า "การอนุญาตให้บุคคลธรรมดาและใช้อากาศยานปีกแข็งส่วนบุคคลทำการบินเพื่อธุรกิจส่วนตัวและการบินทั่วไปของตนได้ เป็นเรื่องในอนาคตเมื่อทางราชการมีความพร้อม"

ในขณะที่เดียวกัน รัฐบาลก็ส่งเสริมให้มีการพัฒนาทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมมีการเชิญชวนให้ต่างชาติให้มาลงทุนในประเทศไทย ซึ่งการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว เป็นปัจจัยสำคัญยิ่งสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจ กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นความจำเป็นและประโยชน์ที่จะได้รับจากการเปิดโอกาสให้เอกชนมีและใช้อากาศยานส่วนบุคคล ในปี พ.ศ. 2523 จึงเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ส่งเสริมการบินพลเรือนมีและใช้อากาศยานส่วนบุคคล เพื่อส่งเสริมการบินพลเรือนและเพื่อการศึกษา ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2523

ลงมติอนุมัติให้สรรหาการบินพลเรือนจดทะเบียนอากาศยาน เพื่อให้สมาชิกบินเพื่อการกีฬาได้ซึ่งก็ยังคงอยู่ในวงจำกัด

จากการที่กฎหมายการเดินอากาศของไทยเป็นระบบเปิด ดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ในขณะที่หน่วยงานทางด้านความมั่นคงต้องการควบคุมการใช้อากาศยานส่วนบุคคล ทางกรมการบินพาณิชย์จึงพิจารณาเห็นว่า ควรจะนำกฎหมายว่าด้วยการควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบต่อความปลอดภัยหรือพาสูกของสาธารณชน อันได้แก่ ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 ซึ่งบัญญัติให้กิจการการเดินอากาศเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค โดยห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการเว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้ฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ มาใช้เป็นฐานในการอนุญาตให้ใช้อากาศยานส่วนบุคคล

แต่ยังมีปัญหาการตีความว่า การใช้อากาศยานส่วนบุคคลโดยแท้ ซึ่งไม่ได้ใช้เพื่อการขนส่งทั่วไปในลักษณะเพื่อพาหนะเป็นทางค้า จะอยู่ภายใต้บังคับของประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีเจตนารมณ์ควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบต่อความปลอดภัย หรือพาสูกแห่งสาธารณชนหรือไม่ กระทรวงคมนาคมจึงได้หารือไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาปรากฏว่ากรมการร่างกฎหมายคณะที่ 4 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พิจารณาแล้วเห็นว่าไม่อาจนำเอาประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 มาใช้บังคับกับอากาศยานส่วนบุคคลโดยแท้ได้ เนื่องจากเจตนารมณ์ของประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 มุ่งที่จะควบคุมเฉพาะกิจการค้าขายเท่านั้น การที่เอกชนจะทำการบินอากาศยานส่วนบุคคลซึ่งไม่มีลักษณะ เป็นการประกอบกิจการค้าขาย จึงไม่ถือเป็นกิจการตามข้อ 3 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ฉะนั้นจึงไม่อาจนำประกาศของคณะปฏิวัตินี้ดังกล่าวมาใช้บังคับได้ แต่การบินอากาศยานทุกประเภทก็ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ซึ่งเปิดโอกาสให้ทางราชการควบคุมการใช้อากาศยานได้อยู่แล้ว

ใน ปี พ.ศ.2529 กระทรวงคมนาคมจึงได้ขอทบทวนการให้เอกชนมีและใช้อากาศยานส่วนบุคคลไปยังคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ให้สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็น และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2529 รับทราบการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาดำเนินการในด้านกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ การเตรียมกำลังเจ้าหน้าที่ เครื่องมือ เครื่องใช้ ให้พร้อมที่จะดำเนินการ

านเรื่องนี้ได้ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง

การวางแผนให้เอกชนมี และใช้อากาศยานส่วนบุคคล ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว ในขณะที่ระบบกฎหมายการเดินทางอากาศเป็นระบบเปิด โดยไม่ได้ให้อำนาจกระทรวงคมนาคมที่จะใช้ดุลยพินิจในการอนุญาต การกำหนดหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขในการอนุญาต หรือควบคุมการใช้อากาศยานส่วนบุคคลของเอกชน จึงจำเป็นต้องหามาตรการทางกฎหมายเพื่อให้รัฐมนตรีมีอำนาจกำหนดคุณสมบัติและคัดเลือกตัวบุคคลที่จะมีหรือใช้อากาศยานส่วนบุคคลได้ เพื่อให้ฝ่ายความมั่นคงมั่นใจว่า มีมาตรการควบคุมเพียงพอ และในขณะที่เดียวกันจะต้องไม่เป็นการจำกัดหรือเคร่งครัดจนผู้ใช้อากาศยานรับปฏิบัติไม่ได้ ในปี พ.ศ. 2531 จึงมีการร่างแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ โดยกำหนดหลักการกว้างๆ ให้บุคคลที่ประสงค์จะใช้อากาศยานส่วนบุคคลในการเดินทาง ทำการยื่นขอรับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยการอนุญาตหรือไม่อนุญาตเป็นดุลยพินิจโดยเด็ดขาดของรัฐมนตรี ส่วนรายละเอียดเกี่ยวกับคุณสมบัติ หลักเกณฑ์การอนุญาต ใบอนุญาต เงื่อนไข และอื่นๆ ให้เป็นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงอากาศยานที่ส่วนราชการและ รัฐวิสาหกิจ รวมทั้งสมาคม สโมสรการบินพลเรือนที่มีใช้อยู่แล้วด้วย ซึ่งสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้ประชุมลงมติเมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2534 ให้ประกาศใช้ พระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2534 โดยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 108 ตอนที่ 164 ลงวันที่ 18 กันยายน 2534 แต่ทั้งนี้ในชั้นคณะกรรมการการคมนาคม ได้มีความห่วงใยความเสียหายที่จะเกิดแก่บุคคลที่สามจากการทำการบินอากาศยานส่วนบุคคล จึงได้นำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขท้ายใบอนุญาตให้ผู้รับใบอนุญาตต้องจัดทำมีการประกันภัยด้วย⁷ โดยได้มีการประกาศใช้ พระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ ฉบับที่ 9 กำหนดให้เอกชนมีและใช้อากาศยานได้ โดยได้เพิ่มนิยามใน มาตรา 4 และ มาตรา 29 ทวิ ซึ่งการใช้อากาศยานส่วนบุคคลต้องขออนุญาต

การเปิดโอกาสให้เอกชนใช้อากาศยานส่วนบุคคลนั้น นอกจากจะเป็นการสนองตอบความต้องการของภาคเอกชนส่วนหนึ่งแล้ว ยังคาดหวังว่าจะทำให้อุตสาหกรรมการบินพลเรือนจะขยายตัวไปสู่ภาคเอกชน เพื่อช่วยกระตุ้นความเจริญของการพัฒนาเทคโนโลยีและ

⁷สมชาย พิพัชร์วัฒน์, "เอกสารแนบท้ายขอให้ประเมินบุคคล ส่วนที่ 3" เสนอที่สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน 2537. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

อุตสาหกรรมการบิน

ส่วนประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 จะเป็นเรื่องการนำอากาศยานไปใช้ประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค ซึ่งจะต้องได้รับอนุญาต หรือ ได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี

สำหรับบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2534 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรับรองสิทธิของเอกชนในอากาศยานมีดังนี้

"มาตรา 16 ห้ามมิให้ผู้ใดนำอากาศยานทำการบิน เว้นแต่มีสิ่งเหล่านี้อยู่กับอากาศยานนั้น คือ

- (1) ใบสำคัญการจดทะเบียน
- (2) เครื่องหมายสัญชาติและทะเบียน
- (3) ใบสำคัญสมควรถับใบอนุญาตเดินอากาศ
- (4) สมุดคุมเดินทาง
- (5) ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่แต่ละคน
- (6) ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสาร ถ้ามีเครื่องวิทยุสื่อสาร

ความในมาตรานี้ไม่ใช้บังคับแก่

- (1) อากาศยานที่ทำการบินทดลองภายใต้เงื่อนไขซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด
- (2) อากาศยานทหารต่างประเทศ

มาตรา 29 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้อากาศยานส่วนบุคคลในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลจากรัฐมนตรี

ผู้ได้รับใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้แนบท้ายใบอนุญาต หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต คุณสมบัติ และลักษณะของผู้ขออนุญาต อายุใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล การพักใช้ และการเพิกถอนใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล แบบใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล และเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 29 ตริ ความในมาตรา 29 ทวิ วรรคหนึ่ง มิใช่บังคับแก่อากาศยานขนส่งที่ใช้งานขนส่งของหรือคนโดยสารอันมิใช่เพื่อพาหนะเป็นทางค้าเป็นครั้งคราว และได้แจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบแล้ว

มาตรา 29 จัตวา ใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลที่รัฐมนตรีออกให้สำหรับ อากาศยานส่วนบุคคลลำใด ให้นำใช้ได้เฉพาะอากาศยานส่วนบุคคลลำนั้น

มาตรา 29 เบญจ ห้ามมิให้ผู้ใดนำอากาศยานส่วนบุคคลที่การบิน เว้นแต่จะได้ ปฏิบัติตามมาตรา 16 และมีใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลติดไปกับอากาศยานด้วย

มาตรา 30 ภายใต้บังคับมาตรา 31 ผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานตามความในพระราชบัญญัตินี้ได้ ต้องเป็นเจ้าของอากาศยานที่ขอจดทะเบียนหรือถ้ามิได้เป็นเจ้าของต้องเป็นผู้มี สิทธิครอบครองอากาศยานที่ขอจดทะเบียนและได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีให้จดทะเบียนได้

การขอจดทะเบียนและการรับจดทะเบียนอากาศยาน ให้นำเป็นไปตามที่กำหนดในกฎ กระทรวง

มาตรา 31 ผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ตาม ต้องมีสัญชาติไทย

ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ ของห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และ

(1) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย
(2) ในกรณีที่ เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกัน โดยไม่จำกัดจำนวนต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ต้องเป็น ของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(3) ในกรณีที่ เป็นบริษัทจำกัด บริษัทนั้นต้องไม่มีหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ กรรม การส่วนมากต้องมีสัญชาติไทย และหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคล ประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน

(ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
(ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล
(ค) บริษัทจำกัดซึ่งกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล ถือหุ้นอยู่ไม่น้อย กว่าร้อยละ 70 ของหุ้นทั้งหมด

ถ้าเป็นสมาคมต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของสมาคมตั้งอยู่ใน ราชอาณาจักร และข้อบังคับของสมาคมนั้น ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้ว

มาตรา 32 ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานเป็นอันใช้ไม่ได้ เมื่อ

(1) มีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของอากาศยานนั้น ในกรณีที่เจ้าของเป็นผู้ จดทะเบียนหรือมีการเปลี่ยนแปลงสิทธิครอบครองของอากาศยานนั้น ในกรณีที่ผู้มีสิทธิครอบครอง เป็นผู้จดทะเบียน

- (2) ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นขาดคุณสมบัติตามมาตรา 31
- (3) ปรากฏว่าการเป็นเจ้าของ หรือ การเป็นผู้มีสิทธิครอบครองของผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้น ไม่เป็นไปตามที่แสดงไว้ในการจดทะเบียนว่ามีสิทธิเช่นนั้นในรายการขอจดทะเบียน
- (4) อากาศยานนั้นได้รับความเสียหายมากจนไม่เหมาะสมที่จะใช้การต่อไปได้
- (5) ใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศของอากาศยานนั้นสิ้นอายุเกินกว่าหกเดือนแล้ว
- (6) อากาศยานนั้นได้สูญหายไปเป็นเวลาเกินกว่าสามเดือนแล้ว
- ในกรณี (1) ถึง (5) ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นส่งคืนใบสำคัญการจดทะเบียนแก่พนักงานเจ้าหน้าที่โดยไม่มีค่าใช้จ่าย"

สำหรับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต คุณสมบัติ และลักษณะของผู้ขออนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล ตามมาตรา 29 ทวิ วรรค 3 นั้น กระทรวงคมนาคมได้ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ สำหรับผู้ที่ประสงค์จะขออนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยผู้ขอจะต้องมีคุณสมบัติและจะต้องปฏิบัติตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ฉบับที่ 32 (พ.ศ. 2535) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497* ซึ่งมีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

1. ผู้ขออนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลต้องยื่นคำขอต่อกรมการบินพาณิชย์ และต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้
 - (ก) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่ง
 - (1) มีอายุไม่ต่ำกว่ายี่สิบห้าปีบริบูรณ์
 - (2) ไม่เป็นผู้มีพฤติการณ์อันเป็นภัยต่อความมั่นคงของประเทศ
 - (3) ไม่เคยต้องโทษจากรัฐโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก ในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดหรือกฎหมายว่าด้วยศุลกากร
 - (ข) เป็นกระทรวง ทบวง กรม ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ หรือ นิติบุคคลที่มีกฎหมายจัดตั้งขึ้นโดยเฉพาะ
 - (ค) เป็นห้างหุ้นส่วนจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชน จำกัด สมาคม มูลนิธิ วัด หรือสหกรณ์ ซึ่งผู้แทนนิติบุคคลและผู้จัดการของนิติบุคคลนั้นมีคุณสมบัติ

*รายละเอียดโปรดดูในภาคผนวก (ค)

ตาม (ก)

2. ผู้ขออนุญาตจะได้รับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล เมื่อ

- (1) อากาศยานได้จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
- (2) พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ตรวจสอบอากาศยานแล้วเห็นว่า สมควรให้ใช้เป็นอากาศยานส่วนบุคคลได้
- (3) จัดให้มีการประกันภัยอากาศยานสำหรับความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ชีวิตร่างกาย ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม ตามเงื่อนไขและวงเงินประกันภัยที่ได้รับอนุมัติจากกรมการบินพาณิชย์ และ
- (4) ชำระเงินค่าธรรมเนียม ในการออกใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล ความใน (3) และ (4) มิให้ขัดแย้งกับอากาศยานของส่วนราชการ

3. ในการออกใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลนั้น พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกำหนดเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล ให้ผู้รับใบอนุญาตปฏิบัติตามข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อได้ตามที่เห็นสมควร ดังต่อไปนี้

- (1) ผู้รับใบอนุญาตต้องทำการบินหรือควบคุมดูแลให้นักบินทำการบินให้เป็นไปตามกฎการบินว่าด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือตามหลักเกณฑ์ที่กรมการบินพาณิชย์กำหนด
 - (2) ผู้รับใบอนุญาต ต้องจัดให้มีเครื่องวัดและอุปกรณ์จำนวนอย่างน้อยตามที่กรมการบินพาณิชย์กำหนดไว้ในอากาศยาน และผู้รับใบอนุญาตต้องตรวจตราดูแลและปรับนิตินับรู้งเครื่องวัดและอุปกรณ์ดังกล่าวให้ใช้งานได้ตามปกติอยู่เสมอ
 - (3) ในกรณีผู้รับใบอนุญาตจะให้บุคคลอื่นนอกเหนือจากที่แจ้งไว้ในคำขออนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลเป็นผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ ผู้รับใบอนุญาตจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมการบินพาณิชย์ก่อน
 - (4) ผู้รับใบอนุญาตต้องควบคุมดูแลให้นักบิน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน คนโดยสาร และสิ่งของผ่านเข้าออกทางช่องทาง ตามที่ผู้รับผิดชอบควบคุมดูแลสนามบินได้จัดไว้
 - (5) ผู้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งของกรมการบินพาณิชย์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ
 - (6) ผู้รับใบอนุญาตต้องชำระสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ซึ่งมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริการสื่อสารการบิน และมีเจ้าหน้าที่ของกรมการบินพาณิชย์ หรือของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยปฏิบัติหน้าที่ควบคุมดูแลการบินอยู่ เป็นที่ขึ้นลง และจอดพักของอากาศยาน
- ในกรณีที่ผู้รับใบอนุญาตประสงค์จะใช้สนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของ

อากาศยาน นอกจากที่กล่าวมาแล้ว ผู้รับใบอนุญาตจะต้องได้รับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กรมการบินพาณิชย์กำหนด

(7) ในการทำการบินทุกครั้ง ผู้รับใบอนุญาตต้องได้รับอนุญาตจากกรมการบินพาณิชย์ และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กรมการบินพาณิชย์กำหนด

ในการยื่นคำขอรับอนุญาตทำการบินดังกล่าว ผู้รับใบอนุญาตต้องแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางบิน วัน เวลา วัตถุประสงค์หรือภารกิจในการบิน รายชื่อนักบิน ผู้โดยสาร ชื่อประเภท สิ่งของที่นำไปกับอากาศยานให้ชัดเจนด้วย

ในการอนุญาตให้ทำการบินตามวรรคหนึ่ง กรมการบินพาณิชย์จะอนุญาตให้ทำการบินสำหรับช่วงระยะเวลาหนึ่งตามที่เห็นสมควรก็ได้

(8) ผู้รับใบอนุญาตต้องนำใบกำกับการขึ้นลงของอากาศยาน ตามแบบที่กรมการบินพาณิชย์กำหนดไปกับอากาศยาน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบควบคุมดูแลสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับการบินทุกครั้ง และให้ผู้รับใบอนุญาตส่งต่อกรมการบินพาณิชย์ เพื่อการตรวจสอบเป็นประจำทุกเดือนตามระยะเวลาที่กรมการบินพาณิชย์กำหนด

(9) ในกรณีที่ ผู้รับใบอนุญาตได้รับอนุญาตให้ทำการบินออกนอกราชอาณาจักร ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ผู้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติและควบคุมดูแลให้นักบินปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศ และ กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับภายในของประเทศที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

(10) ผู้รับใบอนุญาตต้องระมัดระวังให้กรมธรรม์ประกันภัยอากาศยานสำหรับความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย ตลอดจนทรัพย์สินของบุคคลที่สาม มีผลคุ้มครองตลอดอายุใบอนุญาตนี้ และห้ามมิให้อากาศยานทำการบินในระหว่างเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดอายุ

ในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลที่สาม ผู้รับใบอนุญาตต้องรีบบรรเทาความเสียหายในเบื้องต้น โดยจ่ายเงินชดเชยสำหรับค่ารักษาพยาบาล และค่าปลงศพแก่ผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายแต่ละรายภายในกำหนดสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหาย แล้วแต่กรณี

เงินชดเชยค่าเสียหายในเบื้องต้นสำหรับกรณีค่ารักษาพยาบาลนั้น ผู้รับใบอนุญาตต้องจ่ายให้ผู้เสียหาย หรือทายาทของผู้เสียหายตามที่ได้จ่ายไปจริง สำหรับค่าปลงศพนั้น ผู้รับใบอนุญาตต้องจ่ายให้ตามอัตราที่กรมการบินพาณิชย์กำหนด ทั้งนี้ ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายที่จะเรียกร้องในส่วนที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งความเสียหายอื่นๆ ซึ่งผู้นั้นมีสิทธิที่จะ

ได้รับตามกฎหมายด้วย

(11) ในกรณีที่เป็นความต้องการของรัฐบาล เพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงแห่งราชอาณาจักรไทย ผู้รับใบอนุญาตต้องทำการบินเพื่อราชการก่อน

ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อบรรเทาสาธารณภัย ผู้รับใบอนุญาตจะต้องยอมให้ใช้อากาศยาน เครื่องอุปกรณ์ สิ่งปลูกสร้าง และสิ่งของอย่างอื่นที่ใช้ในกิจการบิน ซึ่งเป็นของผู้รับใบอนุญาต หรือที่ผู้รับใบอนุญาตครอบครองอยู่ได้ตามความจำเป็น

ในกรณีการใช้ทรัพย์สินตามความในวรรคหนึ่งและวรรคสอง ผู้รับใบอนุญาตมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนตามสมควร ถ้าไม่อาจตกลงกันในเรื่องค่าตอบแทนได้ให้วิธีอนุญาโตตุลาการ

(12) ผู้รับใบอนุญาตต้องไม่จำหน่าย ให้เช่า ให้ยืมอากาศยานตามใบอนุญาตนี้แก่บุคคลอื่น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี

(13) ผู้รับใบอนุญาตต้องรายงานข้อเท็จจริงเกี่ยวกับคุณสมบัติและลักษณะของผู้รับใบอนุญาตและเอกสารหรือข้อมูลอื่นๆ ไปยังกรมการบินพาณิชย์เพื่อการตรวจสอบ ทั้งนี้ตามที่กรมการบินพาณิชย์กำหนด

(14) ผู้รับใบอนุญาตต้องยินยอมให้ความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ของกรมการบินพาณิชย์ตรวจสอบการปฏิบัติการบิน อากาศยาน คนโดยสารและสิ่งของ และจะต้องชี้แจงแสดงเหตุผล หรือข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการใช้อากาศยาน คนโดยสารและสิ่งของแก่เจ้าหน้าที่นั้นด้วย

ผู้รับใบอนุญาตต้องควบคุมดูแลพนักงาน เจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน และผู้โดยสารปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นด้วย

4. ใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลให้มีอายุห้าปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต และก่อนวันหมดอายุใบอนุญาต หากผู้รับใบอนุญาตประสงค์จะใช้อากาศยานส่วนบุคคลต่อไป ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตต่อกรมการบินพาณิชย์ก่อนวันที่ใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่าหกสิบวัน

5. เมื่อปรากฏว่าผู้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขแบบท้ายใบอนุญาต (ตามที่ได้กล่าวมาในข้อ 3 ข้างต้น) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ส่งเป็นหนังสือ ให้ผู้รับใบอนุญาตแก้ไขการกระทำนั้นภายในเวลาที่กำหนด ถ้าผู้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตาม พนักงานเจ้าหน้าที่โดยอนุมัติของรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้พักใช้ใบอนุญาตได้ไม่เกินเก้าสิบวัน

6. ให้รัฐมนตรีสั่งเป็นหนังสือให้เพิกถอนใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคลในกรณีดังต่อไปนี้

(1) ผู้รับใบอนุญาตขาดคุณสมบัติและไม่มีลักษณะตามที่กล่าวมาในข้อ 1 ข้างต้น (กฎกระทรวง ฉบับที่ 32 ข้อ 2)

- (2) ผู้รับใบอนุญาตถูกศาลพิพากษาให้เป็นบุคคลล้มละลาย
- (3) ใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานเป็นอันใช้ไม่ได้ตามมาตรา 32 (4)
- (5) หรือ (6) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497
7. รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เพิกถอนใบอนุญาตได้ ในกรณีดังต่อไปนี้
- (1) ผู้รับใบอนุญาตร่อนกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองอากาศยานตามใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล
 - (2) ผู้รับใบอนุญาตได้รับคำสั่งให้แก้ไขการกระทำ (ดังที่ได้อ้างมาในข้อ 5 ข้างต้น) เกินสามครั้ง
 - (3) ผู้รับใบอนุญาตถูกพักใช้ใบอนุญาตเกินสองครั้ง
 - (4) ผู้รับใบอนุญาตกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

นอกจากนี้ในส่วนของกาใช้อากาศยานประเภทเฮลิคอปเตอร์ ในลักษณะของการประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ในวันที่ 21 กรกฎาคม 2532 กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศให้เอกชน (ซึ่งเป็นนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติในการจดทะเบียนอากาศยานได้ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497) ที่ประสงค์จะใช้เฮลิคอปเตอร์ สามารถยื่นขออนุญาตต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ แต่ตามประกาศดังกล่าว รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จะพิจารณาอนุญาตให้เฉพาะการใช้เฮลิคอปเตอร์ทำการบินรับจ้างบริการขนส่งให้กับกิจการธุรกิจขนาดใหญ่เท่านั้น*

โดยทางกรมการบินพาณิชย์ได้ออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาขออนุญาตใช้เฮลิคอปเตอร์เพื่อทำการบินรับจ้างให้กับธุรกิจขนาดใหญ่ดังนี้**

1. ผู้ยื่นคำขออนุญาตจะต้องเป็นนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติในการจดทะเบียนอากาศยานได้ตามมาตรา 30 และมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497
2. ผู้ยื่นคำขออนุญาตจะต้องเป็นนิติบุคคลที่มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 5 ล้านบาท

*รายละเอียดโปรดดู "ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การใช้เฮลิคอปเตอร์ทำการบินรับจ้างบริการขนส่งให้กับกิจการธุรกิจขนาดใหญ่" ในภาคผนวก (ค)

**รายละเอียดโปรดดู "หลักเกณฑ์ในการพิจารณาขออนุญาตใช้เฮลิคอปเตอร์ทำการบินรับจ้างให้กับกิจการธุรกิจขนาดใหญ่" ในภาคผนวก (ค)

- (มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2539 กำหนดทุนจดทะเบียนใหม่เป็นไม่น้อยกว่า 30 ล้านบาท)
3. ผู้ยื่นคำขออนุญาต จะต้องเป็นผู้ให้บริการในการใช้เฮลิคอปเตอร์แก่ผู้อื่นซึ่งเป็นผู้ประกอบกิจการธุรกิจขนาดใหญ่
(มิใช่กรณีที่ผู้ขออนุญาตเสนอบริการแก่สาธารณชนเป็นการทั่วไปหรือใช้ในกิจการตนเอง)
 4. ลักษณะของธุรกิจขนาดใหญ่ที่จะขอใช้บริการจากผู้ยื่นคำขออนุญาต จะต้องเป็นธุรกิจที่มีความจำเป็นต้องใช้เฮลิคอปเตอร์สนับสนุนกิจการ
 5. สถานที่ตั้งของธุรกิจขนาดใหญ่ที่จะมาขอใช้บริการ จะต้องอยู่ในบริเวณและ/หรือพื้นที่ที่หน่วยเกี่ยวข้องในการควบคุมดูแลการบิน สามารถตรวจสอบการปฏิบัติการบินได้ทั้งทางภาคพื้นดินและอากาศ และจะต้องไม่อยู่ในพื้นที่ล่อแหลมต่อความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ
 6. ผู้ยื่นคำขออนุญาตจะต้องระบุข้อความ รายละเอียดต่อกรมการบินพาณิชย์ตามแบบคำร้องให้ครบถ้วน
 7. ผู้ขออนุญาต (กรรมการ, ผู้จัดการและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน) จะต้องผ่านการตรวจสอบประวัติจากสำนักข่าวกรองแห่งชาติด้วย
 8. การอนุญาต หรือไม่อนุญาตเป็นดุลพินิจของกระทรวงคมนาคม ตามนัยประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม 2515

นอกจากนี้ ทางกระทรวงคมนาคมยังได้ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าธุรกิจใดจึงจะถือว่าเป็น "ธุรกิจขนาดใหญ่" อันจะเข้าข่ายที่จะได้รับการพิจารณาอนุญาตดังนี้

1. ธุรกิจที่มีสำนักงานสาขาหรือโรงงานในภูมิภาคหลายแห่ง เช่น กิจการธนาคาร โรงงานอุตสาหกรรม โรงแรม เป็นต้น
2. ธุรกิจที่มีบริษัทในเครือหลายบริษัท เช่น บริษัทในเครือปูนซิเมนต์ไทย บริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ บริษัทในเครืออิต้าไทยกรุ๊ป เป็นต้น
3. ธุรกิจที่ใช้เฮลิคอปเตอร์เป็นตัวเสริมบริการ เช่น ธุรกิจโรงแรม รีสอร์ท นิคมอุตสาหกรรม สนามกอล์ฟ เป็นต้น
4. ธุรกิจที่มีความจำเป็นต้องใช้เฮลิคอปเตอร์บริการ เช่น การสำรวจขุดเจาะและผลิตปิโตรเลียม โรงพยาบาล เป็นต้น

นอกจากนี้ "เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2538 นายศรีสุข จันทรางศุ อธิบดีกรมการbin พานิชย์ได้เปิดเผยถึงการเสนอหลักเกณฑ์เงื่อนไขขำใหม่การเปิดเสรีเฮลิคอปเตอร์ไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อเข้าสู่อการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยจะเปิดโอกาสให้บุคคลธรรมดา และนิติบุคคลสามารถครอบครองเฮลิคอปเตอร์ได้ ซึ่งจะใช้ได้ทั้งแบบบินประจำหรือเช่าเหมาลำ ทั้งนี้กรมการbin พานิชย์ได้เสนอเรื่องไปยังกระทรวงคมนาคม รวม 2 เรื่อง คือ การปรับปรุงหลักเกณฑ์การให้บริการเฮลิคอปเตอร์ และการขยายขอบเขตการให้บริการ โดยในเรื่องการขยายขอบเขตการให้บริการนั้น มติคณะรัฐมนตรีเมื่อ ปี 2532 กำหนดว่าจะให้บริการได้เฉพาะกลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่เท่านั้น แต่มติคณะรัฐมนตรีเมื่อ ปี 2536 กำหนดว่าไม่จำเป็นต้องเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ แต่ให้บริการได้เป็นครั้งคราว ซึ่งมติคณะรัฐมนตรีทั้ง 2 ครั้งนี้ไม่เปิดโอกาสให้ดำเนินการใช้เฮลิคอปเตอร์บริการแบบสาธารณะ

ส่วนหลักเกณฑ์การให้บริการใหม่ที่เสนอไปนั้น ได้กำหนดคุณสมบัติของเอกชนที่จะเปิดให้บริการเฮลิคอปเตอร์ว่า จะต้องมิตุนจดทะเบียนขึ้นดำนไม่น้อยกว่า 40 ล้านบาท จากเดิมที่กำหนดไว้เพียง 5 ล้านบาทเท่านั้น และผู้ขออนุญาตจะต้องเป็นนิติบุคคลสัญชาติไทยไม่น้อยกว่า 70% เหตุผลที่กำหนดทุนจดทะเบียนขึ้นดำนสูงกว่าวงเงินที่กำหนดไว้เดิม เนื่องจากราคาเครื่องเฮลิคอปเตอร์ในปัจจุบันมีราคาไม่ต่ำกว่าลาคะ 70 ล้านบาท จึงจำเป็นต้องอนุญาตให้แก่ผู้ที่มีความสามารถทางการเงิน เพื่อความมั่นคงในการดำเนินธุรกิจ

นอกจากนั้น ผู้ประกอบการจะต้องทำประกันภัยให้แก่ผู้โดยสารไม่น้อยกว่า 20 ล้านบาทต่อ 1 เที่ยวบินซึ่งเดิมมาตรการนี้ไม่มีการบังคับใช้ ส่วนคุณสมบัติอื่นๆ นั้น คือผู้ปฏิบัติการbin จะต้องผ่านการตรวจสอบประวัติจากสำนักข่าวกรองแห่งชาติ และในส่วนของเส้นทางบินนั้นจะต้องไม่มีความล่อแหลมต่อความมั่นคงของประเทศ ซึ่งมาตรการที่กรมการbin พานิชย์ใช้อยู่ในปัจจุบันนั้น ยังไม่เคยประสบปัญหาในเรื่องความมั่นคงหรือความปลอดภัยจึงสามารถใช้นแนวทางเดิมต่อไปได้

ส่วนเอกชนที่จะเปิดให้บริการในแบบเส้นทางประจำนั้น จะต้องมิตถานที่ขึ้นลงของผู้โดยสารที่เป็นอาคารถาวร รวมทั้งจะต้องกำหนดราคาค่าโดยสาร หรือขายตั๋วโดยสารโดยคณะกรรมการการbin พลเรือน(กปร.) ที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน จะต้องเป็นผู้พิจารณาเรื่องอัตราค่าโดยสารต่อไป"⁸

⁸ "เศรษฐกิจทั่วไป-จราชกรุงเทพ," กรุงเทพธุรกิจ (18 ตุลาคม 2538):4.

"วันอังคารที่ 23 มกราคม 2539 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้ทบวงมหาดิน
 รัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2532 เพื่อขยายขอบเขตการให้บริการด้วยเฮลิคอปเตอร์ ทั้ง
 นี้เพื่อให้ผู้ประกอบการกิจการค้าขายทางอากาศโดยใช้เฮลิคอปเตอร์สามารถเสนอบริการขนส่ง
 ต่อสาธารณชนทั่วไปได้ โดยให้กระทรวงคมนาคมกำหนดเป็นนโยบายให้เอกชนที่เป็นนิติบุคคลมี
 และใช้เฮลิคอปเตอร์ส่วนบุคคล โดยปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ
 การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 9) พ.ศ.
 2534 ต่อไป

แต่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรียังไม่เห็นด้วย ที่จะให้บุคคลธรรมดาสามารถมีและใช้
 เฮลิคอปเตอร์ได้ เพราะอาจจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติ โดยหากบุคคลธรรมดามี
 รายได้ต้องการใช้เฮลิคอปเตอร์ก็สามารถจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลได้... เหตุผลที่กระทรวง
 คมนาคมเสนอให้บุคคลธรรมดาเปิดบริการโดยใช้เฮลิคอปเตอร์ได้ เพราะต้องการพัฒนาการ
 คมนาคมทางอากาศของบุคคลธรรมดาให้มีขึ้นจริงในอนาคต หากต้องการให้บุคคลธรรมดาใช้
 เฮลิคอปเตอร์ได้ก็ต้องเสนอเข้าพิจารณาในคณะรัฐมนตรีใหม่อีกครั้ง

ตามข้อเสนอกระทรวงคมนาคมได้เสนอใน 2 ประเด็น คือ

1. ให้เฮลิคอปเตอร์สามารถใช้รับ-ส่งผู้โดยสารได้
2. ให้บุคคลธรรมดาเข้าดำเนินการได้เอง

แต่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเห็นชอบในประเด็นที่ 1. เท่านั้น โดยมี การเปลี่ยนแปลงจาก
 บุคคลธรรมดาให้เป็นนิติบุคคล เนื่องจากเห็นว่าเมื่อเปิดให้นิติบุคคลมีและใช้เฮลิคอปเตอร์ได้ก็
 เพื่อให้มีผู้รับผิดชอบได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ถ้าหากเป็นบุคคลธรรมดาอาจจะมีปัญหาในหลาย
 เรื่อง ทั้งในเรื่องผู้รับผิดชอบ และการซ่อมแซม

สำหรับคำว่า "นิติบุคคล" นั้น จะหมายถึงบริษัท ห้างร้านต่างๆ ซึ่งจะทราบดีว่ามีผู้รับผิด
 ชอบมากขึ้น เป็นข้อเสนอที่ดีกว่าที่ตนเสนอเข้าไป โดยไม่จำกัดว่าจะจะเป็นนิติบุคคลรายใหญ่ หรือ
 รายเล็ก ซึ่งมีอำนาจซื้อเฮลิคอปเตอร์ราคาแต่ละประมาณ 30 ล้านบาท

สำหรับการขออนุญาต ต้องมีการตรวจสอบประวัติผู้ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 ด้านความมั่นคงทุกแห่ง เช่น สำนักงานข่าวกรองแห่งชาติ สภาความมั่นคงแห่งชาติโดย
 ขออนุญาตจะมีอายุ 5 ปี และต้องเปิดให้บริการภายใน 6 เดือนหลังจากได้รับอนุญาตแล้ว

หากไม่สามารถดำเนินการได้ก็จะถูกเพิกถอนใบอนุญาต แต่หากเป็นบริษัทที่ต้องให้บริการาน ลักษณะประจำอาจได้รับใบอนุญาตเกินกว่า 5 ปี ขึ้นอยู่กับการพิจารณาของกรรมการบินพาณิชย์ว่า บริษัทนั้นๆ มีความมั่นคงหรือไม่

ขณะนี้ภาคเอกชนยื่นขออนุญาตใช้เฮลิคอปเตอร์มาแล้ว 6 ราย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็น การใช้ในการส่งสินค้า และกระทรวงคมนาคมได้มีการอนุมัติไปก่อนหน้าทีมีมติคณะรัฐมนตรีจะออกมา สำหรับค่าโดยสารจะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมและเป็นธรรมทั้งสองฝ่าย ซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) จะเป็นผู้พิจารณา ส่วนผลประโยชน์ที่ภาครัฐจะได้จากการ เปิดเสรีเฮลิคอปเตอร์ คือ ค่าธรรมเนียมจากใบอนุญาต และ ค่าธรรมเนียมจากการจัดทำ อากาศยานของกรรมการบินพาณิชย์ ส่วนประโยชน์ทางอ้อม คือ การส่งเสริมการลงทุน และ ประโยชน์จากการส่งเสริมการบิน โดยจะเป็นจุดเริ่มต้นของอุตสาหกรรมการผลิตซ่อมบำรุง เฮลิคอปเตอร์โดยเฉพาะ

สำหรับการจดทะเบียนเฮลิคอปเตอร์นั้น นิติบุคคลผู้จดทะเบียนจะต้องมีทุนจดทะเบียน 30 ล้านบาท โดยได้มีการเรียกชำระค่าหุ้นแล้วอย่างน้อย 25 % ส่วนการขออนุญาต ประกอบการจะต้องแจ้งให้ทางการทราบเพื่อตรวจสอบว่า บริษัทนั้นๆ มีความมั่นคงพอหรือไม่ หรือมีประวัติที่ดีพอหรือไม่ เช่น เคยค้ายาเสพติดหรือไม่ ถ้ามีประวัติไม่ดีก็จะไม่ออกใบอนุญาต ำให้ และจะต้องมีตารางการบิน และสถานที่ขึ้นลง รวมทั้งรายละเอียดของเส้นทางและปลายทาง เรื่องนี้กรรมการบินพาณิชย์จะเป็นผู้พิจารณารายละเอียด สำหรับเส้นทางการบินนั้น ถ้าเป็นการ รับส่งผู้โดยสารด้วยเฮลิคอปเตอร์เครื่องยนต์เดียว ก็ต้องมีเส้นทางบินที่จำกัด แต่ถ้าเป็น 2 เครื่องยนต์ก็สามารถบินได้ทั่วประเทศ เพราะจะมีความปลอดภัยมากกว่า ส่วนในเรื่องเส้นทาง การบินโดยละเอียดก็แล้วแต่ทางบริษัทจะขอมา แต่ในการบินแต่ละครั้งต้องขออนุญาตและมีการ แจ้งเส้นทางทุกครั้งด้วย ที่ผ่านมาการขออนุญาตใช้เฮลิคอปเตอร์จะมีผู้ประกอบการที่เป็นผู้ ประกอบธุรกิจใหญ่ๆ ในการขนส่งสินค้าหรือคนเป็นผู้ขอ และที่ผ่านมาก็จะมีการอนุญาตให้ใช้ เฮลิคอปเตอร์ได้เฉพาะการขนส่งเท่านั้น แต่ในวันที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้เฮลิคอปเตอร์ บริการรับส่งผู้โดยสารได้ด้วย

สำหรับมาตรการด้านความปลอดภัย ทางกรรมการบินพาณิชย์ได้กำหนดมาตรการไว้ แล้ว 14 ข้อที่เข้ามาเป็นเวลากว่า 7 ปีแล้ว และไม่ปรากฏว่ามีรายงานที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงที่ใช้เฮลิคอปเตอร์ หรืออุบัติเหตุซึ่งเชื่อว่าเป็นมาตรการที่ดีแล้ว ทั้งนี้เอกชนที่ได้รับการ

อนุญาตต้องทำประกันภัยแก่ผู้โดยสารที่ใช้บริการ โดยวงเงินจะพิจารณาจากขนาดของเครื่องบิน และความจุในการรับผู้โดยสาร"⁹

เมื่อพิจารณาเนื้อหาของบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว กฎหมายไม่ได้บัญญัติห้ามการมีสิทธิหรือการมีกรรมสิทธิ์ของเอกชนในอากาศยานแต่อย่างใด คงจำกัดอยู่เพียงการห้ามนำอากาศยานไปเช่าหรือการเช่าอากาศยานเป็นคฤหาสน์ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเท่านั้น โดยเป็นการบัญญัติในลักษณะกว้าง ดังนั้นการจะอนุญาตหรือไม่จึงเปิดโอกาสให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งเดิมรัฐบาลมีนโยบายไม่ต้องการให้เอกชนเช่าอากาศยานส่วนบุคคล ด้วยเหตุที่อาจกระทบต่อความมั่นคงและความปลอดภัย แต่ในระยะหลังนี้รัฐบาลมีนโยบายที่ต้องการจะเปิดเสรีธุรกิจการบิน จึงได้ผ่อนคลายนโยบายการพิจารณาอนุญาตให้มากขึ้น

สำหรับรายละเอียดจำนวนผู้ขออนุญาตเช่าอากาศยาน เพื่อประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ นั้น ข้อมูล ณ เดือนมกราคม 2536 จากการที่รัฐบาลไทยมีแนวนโยบายที่จะส่งเสริมการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบินให้มากขึ้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้อนุญาตให้ประกอบกิจการเดินอากาศ รวม 12 ราย แบ่งเป็นการบินประจำ 3 ราย ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด และ บริษัท ทรอปีคอลลีแอร์ จำกัด และการบินเช่าเหมาหรือที่เรียกกันว่า "แอร์แท็กซี่" ด้วยเครื่องบินปีกแข็ง 3 ราย ได้แก่ บริษัท ไทยฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด บริษัท สหกลแอร์ จำกัด และบริษัท รอยัลโปรเวทฟลายอิง คอร์ปอเรชั่น จำกัดและแอร์แท็กซี่ด้วยเฮลิคอปเตอร์ 5 ราย ได้แก่ บริษัท ไทยฟลายอิง เฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิส จำกัด บริษัท ซีซิง ฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด บริษัท กรุงเทพ อินเตอร์เนชั่นแนล เฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิส จำกัด บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ฟลายอิง จำกัด และบริษัท ไทยเอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด¹⁰

สำหรับข้อมูลจากกรมการบินพาณิชย์ เมื่อเดือนพฤษภาคม 2539 จำนวนอากาศยานในประเทศไทยมีดังนี้

⁹"เปิดเสรี ฮ.สีซังพร้อมแข่ง," กรุงเทพธุรกิจ (24 มกราคม 2539):1.

¹⁰สมชาย พิพิธวัฒน์, "อากาศยานส่วนบุคคล," วารสารกฎหมาย คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ปีที่ 14 ฉบับที่ 2:27-31.



จำนวนอากาศยานในประเทศไทย

อากาศยานในปัจจุบัน

เครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ จำนวนอากาศยาน
ใน 1-3 ปีข้างหน้า
(คาดการณ์)

1. ทหารและตำรวจ

1.1 กองทัพอากาศ(ประมาณ)	(350)		
1.2 กองทัพบก (ประมาณ)	(350)		400
1.3 กองทัพเรือ (ประมาณ)	(60)		400
1.4 กรมตำรวจ (ประมาณ)	15	59	75

2. รัฐและรัฐวิสาหกิจ

2.1 กระทรวงเกษตรฯ	27	27	62
2.2 การไฟฟ้าฝ่ายผลิต	-	5	

(อยู่ระหว่างการจดทะเบียน_ลา)

2.3 สถาบันการบินพลเรือน	18	5	28
2.4 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1	-	
2.5 กรมการบินพาณิชย์	6	-	7
2.6 บริษัทการบินไทย จำกัด	71	-	88

3. เอกชน

บริษัทการบินต่างๆ

3.1 บริษัทบางกอกแอร์เวย์ส์	9	-	12
3.2 บริษัทไทยฟลายอิงเซอร์วิส	5	-	
3.3 บริษัทไทยฟลายอิงเฮลิคอปเตอร์	-	1	
3.4 บริษัทสีซังฟลายอิงเซอร์วิส	-	2	3
3.5 บริษัทไทยเอเวจันเซอร์วิส	-	5	7
3.6 บริษัทพีบีแอร์	1	-	2

อากาศยานส่วนบุคคล

3.7 ส่วนบุคคล	35	-	50
3.8 สโมสรการบินพลเรือน	5	-	8

รวมอากาศยานในปัจจุบัน 1,057 เครื่อง
ใน 1-3 ปี ข้างหน้าคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 1,165 เครื่อง

บัญชีรายชื่อบริษัทที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ*

ชื่อบริษัท	แบบอากาศยาน	แบบบริการที่ได้รับอนุญาต
1.บริษัท การบินไทย จำกัด 89 ถ.วิภาวดีรังสิต กรุงเทพฯ 10900 โทร.5130121 ใบอนุญาตเลขที่ 2/2532 ลว.21ก.พ.32 อายุ 10 ปี (1 เม.ย.32-31 ม.ค.42)		แบบประจำมีกำหนดทั้ง ภายในและระหว่างประเทศ
2.บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ถ.รัชดาภิเษก คลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทร.2293434#339 FAX 2293454 ใบอนุญาตเลขที่ 1/2532 ลว.9 ม.ค.32 อายุ 10 ปี (1 ก.พ.32-31 มี.ค.42)	Aerospatiale ATR-72 จำนวน 5 ลำ	แบบประจำมีกำหนด และ แบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว
3.บริษัท โอเรียนท์ เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด 130/70 ชั้น17 อาคารจิวเวอรี่เซ็นเตอร์ ถ.นเรศ สุริยวงค์ กรุงเทพฯ 10500 โทร.2673210-4 ใบอนุญาตเลขที่ 1/2538 ลว.1 พ.ค.38 อายุ 5 ปี (1 พ.ค.38-30 เม.ย.43)	B727-227 1 ลำ B737-200 2E1 1 ลำ	แบบประจำมีกำหนดภายใน ประเทศ (20 เส้นทาง) และแบบไม่ประจำ (เชื่อมระหว่างภาคเหนือ- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)
4.บริษัท นอร์ทวินด์ แอร์เวย์ จำกัด 1011 ถนนเจ็ดยอด อ.เมือง จ.เชียงราย 57000 โทร.(053)712434 FAX (053)712434 ใบอนุญาตเลขที่ 6/2538 ลว.19มิ.ย.38 อายุ 5 ปี (19 มิ.ย.38-18 มิ.ย.43)	B737-200 2 ลำ	แบบไม่ประจำระหว่างประ เทศ (ได้แก่ประเทศจีน พม่า ลาว ใช้เชียงรายเป็นฐาน ปฏิบัติการบิน 3 เส้นทาง เชียงใหม่ เชียงตุง หลวง- พระบาง ขณะนี้ยังไม่ได้ค้า

ชื่อบริษัท	แบบอากาศยาน	แบบบริการที่ได้รับอนุญาต
<p>5.บริษัท ไทยฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ห้อง208 ชั้น 2 ถ.วิภาวดีรังสิต ดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทร.5354936-43 โทรสาร 5354945 ใบอนุญาตเลขที่ 1/2537 ลว.19ก.ค.37 อายุ 5 ปี (5 ก.ค.37-4 ก.ค.42)</p>	<p>Piper Seneca II HS-TFA, Piper aztec F HS-TFE, Commander690B HS-TFG, Beechcraft C90A HS-TFH, Cessna 182R HS-TFJ</p>	<p>เป็นการบริการ) แบบไม่ประจำ(AIRTAXI)</p>
<p>6.บริษัท รอยัลโปรเวทฟลายอิง คอร์ปอเรชั่น จำกัด ห้องเลขที่ 3614 อาคารผู้โดยสารภายใน ประเทศ ดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 Tel.5354312 Fax 5354313 ใบอนุญาตเลขที่ 2/2534 ลว.9เม.ย.34 อายุ 5 ปี (9เม.ย.34-8เม.ย.39)</p>	<p>Piper Chieftain PA-350 HS-RPA Cessna172M HS</p>	<p>แบบไม่ประจำ</p>
<p>7.บริษัท สหกลูแอร์ จำกัด สถานที่ติดต่อ บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด ใบอนุญาตเลขที่ 5/2538 ลว.15พ.ค.38 อายุ 5 ปี (23 พ.ค.38-22 พ.ค.43)</p>		<p>แบบไม่ประจำ</p>
<p>8.บริษัท ไทยแอร์โรสเปซ เซอร์วิส จำกัด 496 ถนนรัชดาภิเษก สามเสนนอก ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 Tel.5414760-3 Fax 5414764 ใบอนุญาตเลขที่ 2/2537 ลว.22ธ.ค.37</p>	<p>Cessna C421 HS-WPA</p>	<p>แบบไม่ประจำ</p>

ชื่อบริษัท	แบบอากาศยาน	แบบบริการที่ได้รับอนุญาต
<p>อายุ 5 ปี (22 ธ.ค.37-21 ธ.ค.42)</p> <p>9.บริษัท แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด 121/50-51 ถนนรัชดาภิเษก อาคารอาร์ เอส ทาวเวอร์ ดินแดง กรุงเทพฯ 10310 Tel.6412277-83 Fax 6412276 ใบอนุญาตเลขที่ 7/2538 ลว.30มิ.ย.38</p>	<p>LEARJET 35A, CHALLENGER 600-1A</p>	<p>แบบไม่ประจำ (ยังไม่ได้ดำเนินการ บริการ)</p>
<p>อายุ 5 ปี (30 มิ.ย.38-29 มิ.ย.43)</p> <p>10.บริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิง จำกัด 130-132 อาคารสินธรทาวเวอร์ 2 ถนนวิฑู ลุมพินี ปทุมวัน กรุงเทพฯ Tel.2632500 Fax 2566655 ใบอนุญาตเลขที่ 2/2538 ลว.11พ.ค.38</p>	<p>Beechcraft Super King Air 350, Beechcraft King Air C90A</p>	<p>แบบไม่ประจำ (ยังไม่ได้ดำเนินการ บริการ)</p>
<p>อายุ 5 ปี (11 พ.ค.38-10 พ.ค.43)</p> <p>11.บริษัท ไทยฟลายอิง เฮลิคอปเตอร์ เซอร์วิส จำกัด ที่อยู่=บริษัท ไทยฟลายอิง เซอร์วิสฯ ใบอนุญาตเลขที่ 1/2534 ลว.17ม.ค.34</p>	<p>เฮลิคอปเตอร์ แบบ AS350B ECUREUIL HS-HTA</p>	<p>ท่าการบินให้กับกิจการ ธุรกิจขนาดใหญ่</p>
<p>อายุ 5 ปี (22 ม.ค.39-21 ม.ค.44)</p> <p>12.บริษัท สีซังฟลายอิง เซอร์วิส จำกัด 26/40 อาคารอรกานต์ ถ.ชิดลม ปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 Tel.6550186-9 Fax 2513772 ใบอนุญาตเลขที่ 4/2538 ลว.24พ.ค.38</p>	<p>แบบปีกแข็ง (FIXED WING) Beech craft Super King Air 350 จำนวน 2 ลำ เฮลิคอป- เตอร์ Kawasaki bk117 HS-SFA,</p>	<p>แบบไม่ประจำ และใช้เฮลิคอปเตอร์ทำ การบินให้กับกิจการธุรกิจ ขนาดใหญ่</p>

ชื่อบริษัท	แบบอากาศยาน	แบบบริการที่ได้รับอนุญาต
13.บริษัท ไทยเอเวอชั่น เซอร์วิส จำกัด 121/50-51 ถนนรัชดาภิเษก อาคารอาร์เอส ทาวเวอร์ ดินแดง กรุงเทพฯ 10310 Tel.6412277-83 Fax 6412276 ใบอนุญาตเลขที่ 1/2535 ลว.16เม.ย.35 อายุ 5 ปี (17 ก.ค.35-16 ก.ค.40)	HS-SFB เฮลิคอปเตอร์ Sikorsky S76A HS-THL HS-THM HS-THQ Sikorsky S61A HS-THC HS-THP	ทำการบินให้กับกิจการธุรกิจ ขนาดใหญ่ (บินสนับสนุนการสำรวจผลิต ปิโตรเลียมให้กับบริษัท ยูเรน แคล ไทยแลนด์ จำกัด เส้น ทางสงขลา-แท่นขุดเจาะใน อ่าวไทยและกลับ)
14.บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ฟายอิง เซอร์วิส จำกัด 2044 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ใบอนุญาตเลขที่ 1/2535 ลว.23มิ.ย.35 อายุ 5 ปี (23 มิ.ย.35-22 มิ.ย.40)		ทำการบินให้กับกิจการธุรกิจ ขนาดใหญ่ (ยังไม่ได้ดำเนินการ)
15.บริษัท เอ็นทีซี ทัวร์ จำกัด 128 อาคารพญาไท พลาซ่า ชั้น 6 ห้อง ซี ถนนพญาไท ราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 Tel.2165868-9 Fax 2165842 ใบอนุญาตเลขที่ 3/2538 ลว.22พ.ค.38 อายุ 5 ปี (22 พ.ค.38-21 พ.ค.43)	BK 117 AS 355 AS 350 Bell 206 LT Bell 206 B3 จำนวน 5 ลำ	ทำการบินให้กับกิจการธุรกิจ ขนาดใหญ่ (ยังไม่ได้ดำเนินการ)
16.บริษัท โรฟาดคอน จำกัด 111/59 ซ.ท่าอิฐ ถ.รัตนธิเบศร์ อ.เมือง จ.นนทบุรี 11000 Tel 5512511-5,5523447, 5526606 Fax 5523429 ใบอนุญาตเลขที่ 8/2538 ลว.5 ก.ค.38	Grob115/อากาศ ยานขนาดเล็ก 1 เครื่องยนต์ จำนวน 1 ลำ	แบบไม่ประจำ (ประเภทลากป้ายโฆษณา)

ชื่อบริษัท	แบบอากาศยาน	แบบบริการที่ได้รับอนุญาต
<p>อายุ 5 ปี (5 ก.ค.38-4 ก.ค.43)</p> <p>17.บริษัท พีบี แอร์ จำกัด อาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ห้อง207 ใบอนุญาตเลขที่9/2538 ลว.8พ.ย.2538 Tel 5354843-44 Fax 5354845</p>	Dornier 328	แบบไม่ประจำ(AIR TAXI) (ยังไม่ได้ดำเนินการ)
<p>18.บริษัท สกายอายส์ จำกัด 1/382-3 ถนนพหลโยธิน ลาดพร้าว ปทุมธานี ใบอนุญาตเลขที่ 2/2539 ลว.31ม.ค.39 อายุ 5 ปี (31 ม.ค.39-30 ม.ค.44)</p>	Beechcraft 99 Airliner หรือ Beech Super King Air หรือ Piper Chieftain	แบบไม่ประจำ(AIR TAXI) (ยังไม่ได้ดำเนินการ)
<p>19.บริษัท ไทยแอร์สเปซ เซอร์วิส จำกัด 496 ถนนรัชดาภิเษก ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ใบอนุญาตเลขที่ 3/2537 ลว.1 ก.พ.39 อายุ 5 ปี (1 ก.พ.39-31 ม.ค.44)</p>	เฮลิคอปเตอร์ AS 355 F2,AS355, EC SUPER 5 LS A-3,AS365 N2	ทำการบินให้กับการธุรกิจ ขนาดใหญ่ (ยังไม่ได้ดำเนินการ)
<p>20.บริษัท ฮิลเลอร์ แอร์คราฟ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด 45 ถนนพุดด่าง สัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ ใบอนุญาตเลขที่ 4/2539 ลว.12ก.พ.39 อายุ 5 ปี (12 ก.พ.39-11 ก.พ.44)</p>		ทำการบินให้กับการธุรกิจ ขนาดใหญ่ (ยังไม่ได้ดำเนินการ)
<p>21.บริษัท นิติน พลายอิ่ง เซอร์วิส จำกัด 1193 อาคารบุญพ่อง ถ.พหลโยธิน สามเสนใน พญาไท กรุงเทพฯ 10400 ใบอนุญาตเลขที่ 5/2539 ลว.25มี.ค.39 อายุ 5 ปี (25 มี.ค.39-24 มี.ค.44)</p>	เฮลิคอปเตอร์	ทำการบินให้กับการธุรกิจ ขนาดใหญ่ (ยังไม่ได้ดำเนินการ)

จากความเป็นมาดังกล่าวจึงอาจสรุปได้ว่า การใช้อากาศยานสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทดังนี้

1. ในส่วนของการขนส่งส่วนบุคคล ซึ่งเป็นการใช้อากาศยานส่วนบุคคลโดยแท้ คือ การใช้อากาศยานเพื่อประโยชน์ในกิจการอันมิใช่เพื่อพาหนะเป็นการค้า ซึ่งเดิมโดยเหตุผลทางความมั่นคงจึงจำกัดอยู่เฉพาะส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจเท่านั้น ต่อมาในปี พ.ศ.2524 ได้เปิดโอกาสให้ใช้อากาศยานเพื่อการกีฬาได้ในรูปของสมาคม สโมสรการบินพลเรือน พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2534 ได้เปิดโอกาสให้เอกชนทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคลใช้อากาศยานส่วนบุคคลในการเดินอากาศ โดยขอรับใบอนุญาตให้ใช้อากาศยานส่วนบุคคลจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม¹¹ ซึ่งมีนโยบายอนุญาตอยู่แล้ว และในปัจจุบันก็ได้มีการอนุญาตให้ใช้อากาศยานประเภทเครื่องบินปีกแข็ง

2. ในส่วนของการใช้อากาศยานขนส่ง ซึ่งมีลักษณะเป็นการประกอบกิจการค้าขาย จึงตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย 2 ฉบับ คือ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ซึ่งจะต้องได้รับสัมปทานและอนุญาตจากรัฐมนตรีเป็นกรณีๆ ไป ตามนโยบายของรัฐบาลเป็นคราวคราวไป

ดังนั้นเมื่อกฎหมายเปิดโอกาสให้มีการใช้อากาศยานได้ บุคคลย่อมมีกรรมสิทธิ์ในอากาศยานได้ตามกฎหมายบัญญัติของรัฐธรรมนูญ มาตรา 37 ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอากาศยานจึงย่อมจะมีสิทธิ ตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1336 ซึ่งบัญญัติว่า "ภายในบังคับแห่งกฎหมาย เจ้าของทรัพย์สินมีสิทธิใช้สอยและจำหน่ายทรัพย์สินของตน และได้ซึ่งดอกผลแห่งทรัพย์สินนั้น กับทั้งมีสิทธิติดตามและเอาคืนซึ่งทรัพย์สินของตนจากบุคคลผู้ไม่มีสิทธิจะยึดถือไว้ และมีสิทธิขัดขวางมิให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนั้นโดยมิชอบด้วยกฎหมาย" กล่าวคือ เจ้าของกรรมสิทธิ์ในอากาศยานย่อมมีสิทธิต่างๆ ดังต่อไปนี้คือ

1. สิทธิครอบครองและยึดถือ
2. สิทธิใช้สอยและได้ซึ่งดอกผล
3. สิทธิจะจำหน่ายหรือโอน

¹¹สมชาย พิพชวัฒน์, "อากาศยานส่วนบุคคล," วารสารกฎหมาย คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ปีที่ 14 ฉบับที่ 2 (มกราคม 2536): 27-31.

4. สิทธิติดตามเอาคืนจากบุคคลผู้ไม่มีสิทธิจะยึดถือไว้
5. สิทธิขัดขวางมิให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนั้น โดยมีขอบด้วยกฎหมาย¹²

1.2.2 การยอมรับสิทธิในอากาศยานตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

การยอมรับนับถือสิทธิในอากาศยานตามอนุสัญญาระหว่างประเทศนั้น หลักการสำคัญ
 อยู่ในข้อ 1 แห่งอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน
 ค.ศ.1948 (พ.ศ.2491) ซึ่งกำหนดไว้ดังนี้

" Article I

- (1) The Contracting States undertake to recognise:
 - (a) rights of property in aircraft;
 - (b) rights to acquire aircraft by purchase coupled with possession of the aircraft;
 - (c) rights to possession of aircraft under leases of six months or more;
 - (d) mortgages, hypothèques and similar rights in aircraft which are contractually created as security for payment of an indebtedness; provided that such rights:
 - (i) have been constituted in accordance with the law of the Contracting State in which the aircraft was registered as to nationality at the time of their constitution, and
 - (ii) are regularly recored in a public record of the Contracting State in which the aircraft is

¹²ประมวล สุวรรณสร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1.4 ว่าด้วยทรัพย์สิน, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2525), หน้า 159.

registered as to nationality.

The regularity of successive recordings in different Contracting States shall be determined in accordance with the law of the State where the aircraft was registered as to nationality at the time of each recording.

(2) Nothing in this Convention shall prevent the recognition of any rights in aircraft under the law of any Contracting State; but Contracting States shall not admit or re-cognise any right as taking priority over the rights mentioned in paragraph (1) of this Articles."¹³

ฉบับของกระทรวงการต่างประเทศมีดังนี้

"ข้อ 1.

- (1) รัฐผู้ทำสัญญาว่าจะยอมรับนับถือ
 - (ก) สิทธิแห่งทรัพย์สินในอากาศยาน
 - (ข) สิทธิในการได้มาซึ่งอากาศยานโดยการซื้อพร้อมกับการครอบครองอากาศยาน
 - (ค) สิทธิในการครอบครองอากาศยาน ภายใต้อำนาจเข้าเป็นเวลาหกเดือนหรือมากกว่า
 - (ง) การงานของสิทธิในทรัพย์สินและสิทธิอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกันในอากาศยานซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาเพื่อเป็นการประกันการชำระหนี้ หากว่าสิทธินั้น
 1. ได้ก่อให้เกิดขึ้นตามกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาซึ่งอากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญชาติในขณะที่มีการกำหนดสิทธิ และ
 2. ได้รับการบันทึกไว้โดยสม่ำเสมอ ในทะเบียนของรัฐผู้ทำสัญญาซึ่ง

¹³McBain and Hames, Aircraft Finance: Registration, Security and Enforcement, Appendix A: Interantional Convention, page 50.

อากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญชาติ

ความสม่ำเสมอของการบันทึกสลิปต่อกันในรัฐผู้ทำสัญญาต่างๆ จะกำหนดตามกฎหมายของรัฐที่อากาศยานได้จดทะเบียนในเรื่องสัญชาติ ในขณะที่มีการบันทึกแต่ละครั้ง

(2) ไม่มีความคานานอนสัญญาที่จะขัดขวางการยอมรับนับถือสิทธิใดๆ ในอากาศยานตามกฎหมายของรัฐผู้ทำสัญญาใด แต่รัฐผู้ทำสัญญาจะไม่ยอมรับหรือยอมรับนับถือสิทธิใดๆ จะได้รับการปฏิบัติก่อนสิทธิที่ระบุไว้ในวรรค (1) ของข้อนี้ "14

จากข้อกำหนดในข้อ 1 ดังกล่าวมาข้างต้นของอนุสัญญาว่าด้วยการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน ซึ่งทำกันที่กรุงเจนีวา เมื่อปี ค.ศ.1948 (พ.ศ.2491) ดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปได้ว่าประเทศภาคีในอนุสัญญาเจนีวาจะต้องปรับปรุงกฎหมายภายในเพื่อรองรับสิทธิในอากาศยานดังต่อไปนี้

1. สิทธิแห่งทรัพย์สินในอากาศยาน ซึ่งหมายความรวมถึงทรัพย์สินทั้งหลายตลอดจนกรรมสิทธิ์เหนืออากาศยาน
2. สิทธิในการได้มาซึ่งอากาศยาน โดยการซื้อพร้อมกับการครอบครองอากาศยาน
3. สิทธิในการครอบครองอากาศยานภายใต้การเช่าเป็นเวลาหกเดือนหรือมากกว่า ซึ่งหมายความรวมถึงการได้มาซึ่งการครอบครองอากาศยานตามสัญญาเช่าอากาศยาน (ซึ่งเป็นสัญญาเช่าทรัพย์สินธรรมดา) และการได้มาซึ่งการครอบครองอากาศยานตามสัญญาลีสซิ่งอากาศยาน ซึ่งมีกำหนดระยะเวลาเช่าไม่น้อยกว่าหกเดือน
4. การจองสิทธิในทรัพย์สินและสิทธิอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกันในอากาศยานซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาเพื่อเป็นการประกันการชำระหนี้ ซึ่งเป็นที่รู้จักกันในนามของ "สัญญาจองอากาศยาน (AIRCRAFT MORTGAGE)" โดยเป็นการจดทะเบียนจองอากาศยานเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ของเจ้าของอากาศยาน หรือของบุคคลที่สาม

14 กระทรวงคมนาคม, "งานวิจัยเพื่อเสนอร่างพระราชบัญญัติการยอมรับนับถือระหว่างประเทศซึ่งสิทธิในอากาศยาน." (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)