

บทที่ 4

การกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย

บทนี้จะศึกษาถึงเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศไทยทั้งหมด โดยจะแบ่งการศึกษาออกเป็น 4 หัวข้อ กล่าวคือ หัวข้อที่หนึ่งจะศึกษาถึงกิจกรรมการบินพลเรือนในประเทศไทย โดยกล่าวถึงสภาพปัจจุบันของกิจกรรมการบินพลเรือนภายในประเทศ และรัฐวิสาหกิจที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินพลเรือนเหล่านั้น หัวข้อที่สองจะศึกษาถึงกรอบการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทยปัจจุบัน หัวข้อที่สามจะศึกษาถึงองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย และหัวข้อสุดท้ายจะศึกษาถึงปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย

4.1 กิจกรรมการบินพลเรือนในประเทศไทย

กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยเริ่มต้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2456 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งได้มีการแสดงการบินโดยนักบินที่เป็นคนไทย และใช้เครื่องบินของชาติไทยเป็นครั้งแรก เมื่อวันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2456 และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงสถาปนาแผนกการบินขึ้นในกระทรวงกลาโหม และเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2456 มีการสร้างโรงเก็บเครื่องบินชั่วคราวและสนามบินขึ้นที่บริเวณพื้นที่สนามม้าดังกล่าว เรียกว่า "สนามบินสระปทุม" ต่อมาได้มีการย้ายแผนกการบินจากสนามบินสระปทุม มายังสนามบินดอนเมือง เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2457 โดยมีวัตถุประสงค์ให้เป็นที่ตั้งฐานทัพอากาศเพื่อป้องกันประเทศและใช้เป็นสนามบินพาณิชย์ ในปี พ.ศ. 2462 ซึ่งขณะนั้นทหารเป็นผู้ดำเนินการสนามบินดอนเมือง จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2472 ได้มีการแยกกิจการบินพลเรือนออกจากกิจการทหาร และได้จัดตั้งบริษัท เดินอากาศ จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม และในปี พ.ศ. 2490 ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันสารในการเข้าเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทำขึ้นที่เมืองชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งกิจการบินได้เจริญก้าวหน้าและได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาเป็นลำดับ และก่อให้เกิดกิจกรรมที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนขึ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งในปัจจุบันบางกิจกรรมภาครัฐได้ให้หน่วยงานที่มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจเข้ามารับผิดชอบในการดำเนินงานแทน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงานมากขึ้น ดังนั้นในการศึกษากิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศไทย จึงแบ่งการศึกษาออกเป็นสองส่วนคือ ส่วนแรกเป็นการศึกษาถึงสภาพปัจจุบันของกิจกรรมการบินพลเรือนในประเทศไทย และส่วนที่สองเป็น

การศึกษาถึงรัฐวิสาหกิจที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1.1 สภาพปัจจุบันของกิจกรรมการบินพลเรือนในประเทศไทย

สภาพปัจจุบันของกิจกรรมการบินพลเรือนในประเทศไทย มีการพัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งกิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศไทย จะประกอบด้วยกิจกรรมหลัก คือ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน สนามบิน ผู้ดำเนินการเดินอากาศและสายการบิน การขนส่งทางอากาศ บุคลากรด้านการบิน และการให้บริการการจราจรทางอากาศ ดังต่อไปนี้

4.1.1.1 อากาศยาน

ปัจจุบันประเทศไทยมีเครื่องบินทั้งภาครัฐและเอกชนที่เข้ามาปฏิบัติการบินในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก จากข้อมูลสถิติของสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 มีจำนวนอากาศยานที่ได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ทั้งสิ้น 357 ลำ โดยเป็นอากาศยานเชิงพาณิชย์ของผู้ดำเนินการเดินอากาศไทยจำนวน 208 ลำ และอากาศยานส่วนบุคคลจำนวน 149 ลำ แบ่งออกเป็นอากาศยานของสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร (H.R.H The Crown Prince Maha Vajiralongkorn) จำนวน 7 ลำ บุคคลทั่วไปจำนวน 87 ลำ สมาคมไทย ฟลายอิงจำนวน 6 ลำ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จำนวน 6 ลำ สถาบันการบินพลเรือนจำนวน 37 ลำ กรมการขนส่งทางอากาศจำนวน 3 ลำ และการไฟฟ้าฝ่ายผลิตจำนวน 3 ลำ

4.1.1.2 สนามบิน

ในปี พ.ศ. 2550 ประเทศไทยมีสนามบินทั่วประเทศรวมทั้งสิ้น 58 แห่ง โดยเป็นสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางอากาศจำนวน 26 แห่ง สนามบินทหารจำนวน 21 แห่ง สนามบินของราชการส่วนอื่นจำนวน 2 แห่ง สนามบินของบริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 6 แห่ง และสนามบินเอกชนของบริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด ซึ่งเป็นเอกชนรายเดียวในประเทศไทยที่ประกอบกิจการสนามบิน อีกจำนวน 3 แห่ง ได้แก่สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย ซึ่งสนามบินในความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางอากาศ

บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด เป็นสนามบินที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ

4.1.1.3 การขนส่งทางอากาศ

จากข้อมูลสถิติของสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 ปัจจุบันมีผู้ดำเนินการเดินอากาศ ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ที่ประกอบการบินทั้งภายในและระหว่างประเทศแบบประจำรวม 48 ราย และมีผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่เข้ามาทำการบินประจำในประเทศไทยจำนวน 97 ราย โดยมีเที่ยวบินรวมกันทั้งสิ้น 47,450 เที่ยวบินต่อปี รวมทั้งมีผู้ดำเนินการเดินอากาศไทยที่ทำการบินแบบไม่ประจำอีก 18 ราย และผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศที่ทำการบินมายังประเทศไทยแบบไม่ประจำจำนวน 32 ราย มีเที่ยวบินรวมกันประมาณ 2,000 เที่ยวบินต่อปี สำหรับในเรื่องความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ จากข้อมูลสถิติของสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 ประเทศไทยมีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศอื่นรวม 98 ประเทศ ซึ่งประเทศล่าสุดที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทยคือประเทศตองกา และมีสายการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศที่เข้ามาประกอบการบินในไทยรวมกว่า 90 สายการบิน เครื่องช่วยการบินเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกรวม 125 เมือง จำนวนเที่ยวบินสูงสุดรวม 957 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ประกอบด้วยเที่ยวบินผู้โดยสารจำนวน 852 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเที่ยวบินรับขนส่งสินค้าจำนวน 105 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และมีปริมาณสินค้าทางอากาศที่ขนส่งระหว่างจำนวนสูงถึง 798,000 ตัน และมีปริมาณสินค้าทางอากาศที่ขนส่งภายในประเทศจำนวน 108,000 ตัน ปริมาณผู้โดยสารทั้งระหว่างประเทศและภายในประเทศที่เดินทางเข้าออก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 38.89 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นในแต่ละปี และมีการเพิ่มขึ้นของรูปแบบการให้บริการของสายการบินโดยมีสายการบินต้นทุนต่ำ เข้ามาประกอบการในตลาดการบิน สำหรับการปฏิบัติการบินส่วนบุคคล มีการจัดตั้งสมาคม มูลนิธิ ชมรม ที่มีวัตถุประสงค์ในด้านการบินพลเรือนจำนวนกว่า 10 แห่งทั่วประเทศ ประกอบกับนโยบายการเปิดเสรีการบินของประเทศไทยซึ่งได้เริ่มมาตั้งแต่ พ.ศ. 2531 ประเทศไทยได้ผ่อนคลายนโยบายระเบียบและข้อจำกัดด้าน ความจุและความถี่ของสายการบินต่างประเทศ เป็นผลให้สายการบินต่างประเทศได้รับอนุญาตให้ทำการบินระหว่างเมืองต่าง ๆ กับประเทศไทยมากขึ้น ในส่วนของธุรกิจการบินภายในประเทศ รัฐบาลไทยได้ดำเนินการเปิดเสรีการบินภายในประเทศอย่างเป็นทางการและยังได้อนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศประกอบกิจการได้มากขึ้นโดยใน

เส้นทางบินภายในประเทศ สายการบินเอกชนของไทยทุกสายได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการได้ในทุกเส้นทาง สำหรับในส่วนของเส้นทางบินระหว่างประเทศ รัฐบาลได้เปิดให้สายการบินเอกชนของไทยรายอื่น ๆ สามารถให้บริการบินแบบประจำในเส้นทางบินระหว่างประเทศเฉพาะเส้นทางที่มีได้ให้บริการโดยสายการบินที่กำหนดของประเทศ นอกจากนั้นทางราชการได้เร่งดำเนินการเจรจาสิทธิการบินกับประเทศต่างๆ ให้มากขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ต้องการให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย

4.1.1.4 บุคลากรด้านการบิน

จากข้อมูลสถิติของสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 พบว่า กรมการขนส่งทางอากาศได้ออกหรือรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งนักบินส่วนบุคคลจำนวน 606 คน นักบินส่วนบุคคลประเภทอากาศยานเบาพิเศษ จำนวน 656 คน นักบินพาณิชย์ตรีจำนวน 3,623 คน นักบินพาณิชย์เอกจำนวน 1,571 คน นายช่างประจำอากาศยานจำนวน 648 คน นายช่างภาคพื้นดินจำนวน 4,039 คน พนักงานอำนวยความสะดวกการบินจำนวน 406 คน และพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศจำนวน 1,143 คน ทั้งนี้กรมการขนส่งทางอากาศได้รับรองโรงเรียนการบินที่ได้มาตรฐานตามที่กำหนดจำนวน 6 แห่ง คือ สถาบันการบินพลเรือน บริษัทบางกอกเอวิเอชันเซ็นเตอร์ สมาคมการบินกองทัพอากาศ สมาคมสโมสรการบินพลเรือนบางพระ บริษัทศรีราชาเอวิเอชัน และสมาคมการบินเชียงใหม่

4.1.1.5 การให้บริการจราจรทางอากาศ

การให้บริการจราจรทางอากาศของประเทศไทย เดิมกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการให้บริการจราจรทางอากาศตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2495 จนมาถึงในปี พ.ศ. 2531 กรมการขนส่งทางอากาศได้เริ่มโอนงานบริการโทรคมนาคม การบริการวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ และการบริการควบคุมการจราจรทางอากาศบางส่วน ให้กับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เข้ามารับผิดชอบดำเนินการในบางส่วน และในวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2541 กรมการบินพาณิชย์ (กรมการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน) จึงได้โอนงานบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ บริการสื่อสารการบินและบริการเครื่องช่วยการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานทุกแห่งให้กับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เข้ามาเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบแทนทั้งหมด

4.1.2 รัฐวิสาหกิจที่ดำเนินงานเกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนในประเทศไทย

ประเทศไทยเริ่มให้หน่วยงานที่มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ เข้ามาดำเนินกิจกรรมการ
บินพลเรือนในประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2591 ซึ่งปัจจุบันมีรัฐวิสาหกิจที่เข้ามาดำเนินการ
เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนในประเทศไทย จำนวน 5 แห่ง คือ สถาบันการบินพลเรือน บริษัทวิทยุ
การบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทการบินไทย จำกัด
(มหาชน) และบริษัทอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1.2.1 สถาบันการบินพลเรือน

สถาบันการบินพลเรือน (Civil Aviation Training Center) หรือ สบพ. มี
สถานะเป็นนิติบุคคลประเภทองค์การของรัฐบาล ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของ
รัฐบาล พ.ศ. 2496 โดยมีพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันการบินพลเรือน พ.ศ. 2535 ให้เป็น
รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม เดิมสถาบันการบินพลเรือนชื่อ "ศูนย์ฝึกการบินพลเรือนใน
ประเทศไทย" หรือ สบพ. จัดตั้งขึ้นโดยความร่วมมือของรัฐบาลไทยกับกองทุนสหประชาชาติ
(United Nations Special Fund : UNSF) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International
Civil Aviation Organization : ICAO) เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2504 เพื่อจัดตั้งสถานฝึกอบรม
นานาชาติในสาขาต่าง ๆ ด้านกิจการบินในภาคพื้นเอเชีย - แปซิฟิก ให้ได้มาตรฐานตามที่องค์การ
การบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดไว้ เป็นโครงการระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ.2504-2508) ต่อมาใน
ปี พ.ศ. 2509 รัฐบาลไทยได้รับมอบศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทยมาดำเนินการ โดยให้มี
ฐานะเป็นสถานฝึกอบรมในสังกัดกรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบันคือกรมขนส่งทางอากาศ) กระทรวง
คมนาคม ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2509 และในปี พ.ศ. 2530 รัฐบาลได้มีพระราชกฤษฎีกา
แบ่งส่วนราชการกรมการบินพาณิชย์ โดยได้จัดตั้งศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทย ให้มี
ฐานะเป็นหน่วยงานระดับกองในกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม เพื่อให้การปฏิบัติราชการ
เกิดความคล่องตัว มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสภาพงานในขณะนั้น แต่เนื่องจากเกิดปัญหา
ด้านบุคลากร และความไม่คล่องตัวในการดำเนินงานในการผลิตบุคลากรทางการบิน และเพื่อให้
การบริหารงานของหน่วยงานมีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพเพิ่มมากยิ่งขึ้น รัฐบาลจึงได้ตรา
พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันการบินพลเรือน พ.ศ.2535 แปรสภาพศูนย์ฝึกการบินพลเรือนใน
ประเทศไทย เป็นสถาบันการบินพลเรือน รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

สถาบันการบินพลเรือนมีเป้าหมายในการพัฒนากิจการการบินพลเรือน
ระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกให้เจริญรุดหน้าทันกับเทคโนโลยีด้านการบินตามที่

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดไว้ ในภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ซึ่งมาตรา 6 ของพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันการบินพลเรือน พ.ศ. 2535 กำหนดให้สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) มีวัตถุประสงค์ในการจัดดำเนินการผลิตและพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบินและดำเนินกิจการเกี่ยวกับบริการช่างอากาศยาน บริการอากาศยานและกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบิน เพื่อประโยชน์ในการผลิตบุคลากรดังกล่าว โดยสถาบันการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการฝึกอบรมด้านกิจการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้ได้มาตรฐานตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้ระบุไว้ในอนุสัญญาชิคาโก และสอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศภายในประเทศ และผลิตบุคลากรด้านการบินพลเรือนให้เพียงพอต่อความต้องการภายในประเทศเพื่อสนับสนุนหน่วยงานการขนส่งทางอากาศของภาครัฐและเอกชน ให้เป็นไปตามแผนพัฒนาบุคลากรการบินของประเทศ

4.1.2.2 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ปัจจุบันเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด จัดตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2491 ที่มาในการก่อตั้งบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เริ่มตั้งแต่ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 กรมไปรษณีย์โทรเลข ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล ให้ทำหน้าที่ในการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน จนกระทั่งช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้เกิดขึ้นทางทวีปเอเชีย ส่งผลให้อากาศยานพลเรือนไม่อาจทำการบิน จึงต้องเลิกกิจการลง เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง กรมการบินพาณิชย์ (กรมการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน) ได้รับหน้าที่ให้ขยายงานควบคุมกิจการการบินพลเรือนจึงได้เจรจาขอโอนกิจการวิทยุการบินจากกรมไปรษณีย์โทรเลขให้มาขึ้นอยู่กับกรมการบินพาณิชย์ โดยตรงตั้งแต่นั้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2489 แต่เป็นการโอนเฉพาะแต่ในนามของหน้าที่การปฏิบัติงานเท่านั้น เนื่องจากรัฐบาลในขณะนั้นไม่มีงบประมาณในการจัดตั้งระบบวิทยุการบินตามแผนการจัดหาซื้อเครื่องมือ เครื่องใช้วิทยุ ประกอบกับในเวลาเดียวกันนี้บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากประเทศสหรัฐอเมริกา และบริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) และสายการบินต่างๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทย ได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้ง บริษัทวิทยุการบินแห่งสยามจำกัด (Aeronautical Radio Of Siam LTD. (AEROSIAM)) ในปี พ.ศ. 2491 เพื่อดำเนินกิจการบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และสื่อสารการบินตามมาตรฐาน และข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย โดยมีสัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคม และบริษัท การบินแห่งสยาม จำกัด ฉบับลงวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2491 ให้บริษัทการบินแห่งสยามฯ ทำหน้าที่สื่อสารคมนาคม อำนวยความสะดวก

สะดวกช่วยเหลือในการเดินอากาศ ตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2491 เป็นต้นมา จนกระทั่งปี พ.ศ. 2506 รัฐบาลไทยได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของภารกิจวิทยุการบินฯ ว่ามีความเกี่ยวข้องกับ ความมั่นคงแห่งชาติ และการพัฒนากิจการการบินพลเรือน และรัฐบาลมีความพร้อมในทุกๆด้าน ประกอบกับสัญญาที่รัฐบาลได้กระทำไว้กับบริษัทจะสิ้นสุดลง โดยสมควรจัดเป็นรูปองค์การของ รัฐบาลและมอบให้กระทรวงคมนาคมรับช่วงดำเนินการและจัดเตรียมการ ในที่สุด คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อ 12 มีนาคม พ.ศ. 2506 ให้กระทรวงคมนาคมรับโอนกิจการของบริษัทการบินแห่ง สยามฯ มาดำเนินการเองโดยรับซื้อหุ้นทั้งหมดคืนเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ.2506 ส่วนรูปแบบ ขององค์กรให้ดำเนินการให้เป็นรูปแบบของบริษัทโดยให้จ้างชาวต่างประเทศเฉพาะในตำแหน่งที่ ยังหาคนไทยที่มีคุณสมบัติเหมาะสมไม่ได้ไปก่อน โดยตั้งชื่อบริษัทเป็นภาษาไทยว่า "บริษัทวิทยุ การบินแห่งประเทศไทย จำกัด" และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษของบริษัทเป็น "Aeronautical Radio of Thailand Ltd." หรือ Aerothai และต่อมาได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศ ไทย เป็นประจำ ร่วมเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทวิทยุการบินฯ จึงได้มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีงบประมาณ พ.ศ. 2502 เพราะรัฐบาลยังคงถือหุ้นอยู่ใน เกินกว่า ร้อยละ 50 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด โดยมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาล ซึ่งเป็นภาคีสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และตามข้อตกลงที่มีไว้กับรัฐบาล บริษัทวิทยุการบินฯ จึงดำเนินการแบบไม่ค้ำกำไร ในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการจราจรทางอากาศ และสื่อสารการบิน ในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับ ประเทศต่างๆ นอกจากนั้นบริษัทฯ ยังมีบริการภาคธุรกิจ คือ บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบินทั้ง ภายใน และต่างประเทศ

บริษัทวิทยุการบินฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดตั้งและ บำรุงรักษาอุปกรณ์และให้บริการตามข้อผูกพันที่รัฐบาลไทยมีอยู่ต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ คือ ให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS) ในเขตแกลงข่าวการบินของ ประเทศไทย และพื้นที่อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ การให้บริการควบคุมการจราจรทาง อากาศบริเวณท่าอากาศยาน เขตประชิดท่าอากาศยาน และตามเส้นทางบิน ตลอดจนช่วย ให้บริการสื่อสารแก่เครื่องบินที่บินอยู่ในอาณาเขตการควบคุมของประเทศใกล้เคียง และการ ให้บริการสื่อสารการบิน (Aeronautical Telecommunications Service: COM) ซึ่งประกอบด้วย บริการข้อมูลอากาศการบิน (Meteorological Services for Air Navigation) บริการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน (Search and Rescue Services) บริการข้อมูล การบิน (Aeronautical Information Services) และให้บริการเกี่ยวเนื่องด้านการบิน

4.1.2.3 บริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. (AOT) ปัจจุบันเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทมหาชนจำกัด ภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 แต่ก็ยังคงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีงบประมาณ พ.ศ. 2502 เพราะรัฐบาลยังคงถือหุ้นอยู่เกินกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด

ที่มาในการจัดตั้งบริษัททำอากาศยานไทยฯ เนื่องจากรัฐบาลในขณะนั้นเห็นว่า การประกอบกิจการทำอากาศยานเป็นกิจการด้านสาธารณูปโภคที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจและด้านความมั่นคงของประเทศ แต่การดำเนินงานในด้านนี้กับขึ้นอยู่กับการบริหารต่าง ๆ ซึ่งแยกกันอยู่ ทำให้ขาดความคล่องตัว จึงสมควรจัดตั้งรัฐวิสาหกิจขึ้นเพื่อให้การดำเนินกิจการทำอากาศยานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จึงมีการตราพระราชบัญญัติทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ขึ้น ซึ่งสภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภาของไทยในขณะนั้นได้ให้ความเห็นชอบพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ซึ่งโดยพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยขึ้นโดยมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 3 มีนาคม พ.ศ. 2522 เพื่อประกอบและส่งเสริมกิจการทำอากาศยานรวมทั้งดำเนินการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำอากาศยาน การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยได้เริ่มดำเนินการที่ทำอากาศยานกรุงเทพ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2522 และมีหน้าที่รับผิดชอบหลักในการดำเนินการและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย รวมทั้งการให้บริการอื่นที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการดำเนินการทำอากาศยานกรุงเทพแล้ว การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยได้เริ่มดำเนินการด้านการบินระหว่างประเทศที่ทำอากาศยานภูมิภาคโดยเริ่มต้นที่ทำอากาศยานภูเก็ต เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2531 ทำอากาศยานเชียงใหม่ เมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2531 ทำอากาศยานหาดใหญ่ เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2531 และทำอากาศยานเชียงใหม่ เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2541 ตามลำดับ ต่อมาในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2542 รัฐสภาไทยได้เห็นชอบและออกพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้เป็นไปตามนโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจของรัฐบาลไทยในขณะนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเครื่องมือของรัฐบาลไทย เมื่อมีความจำเป็นจะต้องเปลี่ยนสถานะของรัฐวิสาหกิจ จากรูปแบบเดิมที่เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทองค์การของรัฐ ตามที่มีกฎหมายจัดตั้งขึ้นให้เป็นรูปแบบบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด แต่ยังคงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทหนึ่ง ทั้งนี้ถือได้ว่ากฎหมายฉบับนี้เป็นจุดเริ่มต้นในการปรับโครงสร้างรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินการ และเปิดโอกาสให้การระดมทุนจากตลาดทุนกระทำได้โดยสะดวก และทำให้การแปรรูปรัฐวิสาหกิจเป็นไปตามขั้นตอนที่ชัดเจนขึ้น กฎหมายฉบับนี้จึงเป็นกฎหมาย

หลักฉบับหนึ่ง ซึ่งนำมาใช้ในการดำเนินการแปลงสภาพของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นบริษัททำอากาศยานไทย จำกัด และในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2545 การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยได้แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ภายใต้ชื่อ "บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)" ด้วยมีทุนจดทะเบียนเริ่มแรกจำนวนทั้งสิ้น 5,747 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 574,700,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นแต่เพียงผู้เดียว

ภารกิจของ ทอท. คือ การประกอบและส่งเสริมกิจการทำอากาศยาน รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับ หรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำอากาศยาน ได้แก่

- (1) กิจการการจัดตั้งสนามบิน หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน
- (2) กิจการการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
- (3) การให้บริการช่างอากาศ
- (4) การบริการต่างๆเกี่ยวกับอากาศยาน สินค้า พัสดุภัณฑ์ ผู้โดยสาร และ

ลูกจ้างของผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ รวมตลอดถึงการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวก อันเกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับกิจการดังกล่าว

ในปัจจุบัน พ.ศ. 2550 บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินกิจการทำอากาศยานในความรับผิดชอบทั้งหมด 6 แห่ง คือ ทำอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ทำอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ (ดอนเมือง) ทำอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ทำอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ และทำอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่

4.1.2.4 บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (Thai Airways International Public Company Limited.) ปัจจุบันเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทมหาชนจำกัด ภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 แต่ยังคงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีงบประมาณ พ.ศ. 2502 เพราะรัฐบาลยังคงถือหุ้นอยู่ใน เกินกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด โดยแรกเริ่มเป็นการทำสัญญาร่วมทุนระหว่าง บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม หรือ SAS เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2502 มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจการบินภายในและระหว่างประเทศ และได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2503 โดยบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด (บดท.) ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ต่อมาในปี พ.ศ. 2520 บดท. ซื้อหุ้นคืนจาก SAS ทั้งหมดและโอนให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นตามมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งได้มีการเพิ่มทุนอย่างเป็นทางการเป็นขั้นตอนตลอดมา จนถึงปี พ.ศ. 2534 ได้มีการเพิ่มทุนเป็น 16,000 ล้านบาท เพื่อเข้าสู่ตลาด

หลักทรัพย์เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 โดยกระทรวงการคลัง ถือหุ้นร้อยละ 79.5 และธนาคารออมสินถือหุ้นร้อยละ 13.4 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 7.1 กระจายสู่นักลงทุนทั่วไป ทั้งในและต่างประเทศ บกท. จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม

บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินกิจการในด้านการบินพาณิชย์ในประเทศและระหว่างประเทศ โดยหลักคือการประกอบกิจการรับขนทางอากาศ ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ และดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการธุรกิจการบิน เช่น การบริการผู้โดยสาร การบริการอากาศยาน การบริการช่างอากาศ บริการเทคนิค การจัดส่งอาหาร และเครื่องดื่มขึ้นเครื่องบิน และคลังสินค้า โดยทำการบินระหว่างประเทศเที่ยวแรกจากกรุงเทพฯ ปลายทางฮ่องกง เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2503 ปัจจุบันในปี พ.ศ. 2550 มีอากาศยานที่ใช้ในการประกอบกิจการรับขนทางอากาศรวม 91 ลำ และมีจุดบินภายในประเทศ 11 จุดบิน และจุดบินระหว่างประเทศใน 35 ประเทศทั่วโลก รวม 63 จุดบิน ซึ่งมีการทำการบินร่วมกับสายการบินอื่น และยังเป็นหนึ่งในสมาชิกก่อตั้งของเครือข่ายพันธมิตรสายการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ด้วย

4.1.2.5 บริษัทอุตสาหกรรมการบิน จำกัด

บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด (Thai Aviation Industries Co., Ltd.) ปัจจุบันมีสถานะเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2546 และจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ด้วยทุนจดทะเบียน 100 ล้านบาท มีสัดส่วนการถือหุ้นจดทะเบียนเป็นส่วนของสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) จำนวนร้อยละ 51 และเป็นส่วนของกองทัพอากาศ (โดยกองทุนสวัสดิการกองทัพอากาศ) ร้อยละ 49 บริษัทฯ จึงยังคงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีงบประมาณ พ.ศ. 2502 เพราะรัฐบาลยังคงถือหุ้นอยู่ใน เกินกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด เพื่อเป็นหน่วยงานให้บริการเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงอากาศยานให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจและเอกชน

การจัดตั้งบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด สืบเนื่องมาจากเมื่อรัฐบาลไทยได้กำหนดแนวนโยบายเมื่อประมาณกลางปี พ.ศ.2546 ที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทำให้กิจการต่างๆ เกี่ยวกับการบินได้ขยายตัวอย่างมาก และทำให้มีความต้องการซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มมากขึ้น โดยประเทศไทยซึ่งมีอากาศยานกว่า 1,000 ลำ แต่ยังไม่มีความพร้อมซ่อมบำรุงอากาศยานที่เปิดบริการเป็นส่วนรวม หน่วยงานหรือผู้ครอบครองอากาศยานต่างซ่อมบำรุงอากาศยานตามขีดความสามารถของคนและเครื่องมือที่มีอยู่ สำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยานที่นอกเหนือจากนั้นจะต้องส่งไปซ่อมกับต่างประเทศทั้งหมด คิดเป็นมูลค่ารวมกัน

กว่า 1,000 ล้านบาทต่อปี ทำให้เกิดการสูญเสียเงินตราออกนอกประเทศเป็นจำนวนมาก ซึ่งกองทัพอากาศเป็นหน่วยงานที่นำอากาศยานมาใช้ในการปฏิบัติงานเป็นจำนวนมาก โดยในปัจจุบันมีอากาศยานจำนวนมากกว่า 300 ลำ และมีขีดความสามารถสำหรับการบำรุงรักษาอากาศยานที่ใช้ในประเทศปัจจุบันมากกว่าปริมาณอากาศยานที่กองทัพอากาศมีอยู่ ดังนั้นกระทรวงคมนาคมและกองทัพ อากาศจึงได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบในการจัดตั้งบริษัทขึ้นเพื่อดำเนินการกิจการซ่อมอากาศยานเป็นการส่วนรวม ซึ่งต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2546 เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมและกองทัพอากาศร่วมกันจัดตั้ง บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด โดยมุ่งประสงค์ให้บริษัทฯ ที่จัดตั้งขึ้นจะต้องเป็นศูนย์ซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยานที่เป็นมาตรฐานสากล เพื่อจูงใจให้ต่างประเทศส่งอากาศยานมาซ่อมกับศูนย์ซ่อมในประเทศไทย โดยบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2547 ในส่วนของสำนักงานใหญ่ (ดอนเมือง) หลังจากนั้นได้มีการเปิดศูนย์ซ่อมอากาศยานเพิ่มเติมภายในภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ศูนย์ซ่อมอากาศยานที่จังหวัดนครสวรรค์ ศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องบินขนาดเล็กและเครื่องบินฝึกสองแห่ง ณ โรงเรียนการบิน กองบัญชาการยุทธทางอากาศ จังหวัดนครปฐม และที่ฝูงบิน 604 สนามบินดอนเมือง ศูนย์ซ่อมเครื่องยนต์ลูกสูบใบพัด อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ภาคอากาศ ที่สนามบินดอนเมือง และศูนย์ซ่อมเฮลิคอปเตอร์ที่จังหวัดลพบุรี ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2546 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2546 อนุมัติให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐที่ประสงค์จะซื้อหรือจ้างบริษัทอุตสาหกรรมการบิน จำกัด เกี่ยวกับพัสดุอุปกรณ์อากาศยาน หรือการซ่อมอากาศยานและอุปกรณ์ ให้ดำเนินการซื้อหรือจ้างซ่อมได้โดยวิธีพิเศษ นอกจากนี้ยังได้อนุมัติให้ข้าราชการทหารอากาศในสังกัดกองทัพอากาศไปปฏิบัติงานในตำแหน่งต่าง ๆ ตามที่บริษัทฯ ประสงค์จะขอตัวและทางกองทัพอากาศได้ให้ความเห็นชอบในระยะแรก โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 3 ปี ซึ่งปัจจุบันบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด มีบุคลากรทางด้านวิศวกรรม และช่างอากาศยานที่มีขีดความสามารถและประสบการณ์จากกองทัพอากาศ มากกว่า 400 คน

4.2 กรอบการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทยปัจจุบัน

รัฐได้ทำการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย ภายใต้กรอบที่ใช้ในการกำกับดูแลคือ กรอบในความตกลงระหว่างประเทศ คือ อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ.1944 (Convention on International Civil aviation) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) และการเจรจาสิทธิการบินและนโยบาย

การด้านการบินของประเทศไทย และกรอบของกฎหมายไทย คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.2.1 อนุสัญญา : อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (Convention on International Civil aviation)

อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 หรือ "อนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944" เป็นอนุสัญญาที่มีความสำคัญมากในด้านการบินพลเรือน โดยถือว่าเป็นกรอบหลักในการกำกับดูแลการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยจัดทำขึ้นที่เมืองชิคาโก รัฐอิลลินอยส์ สหรัฐอเมริกา มีรัฐภาคีรวมกันลงนามในอนุสัญญาดังกล่าวครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 มีนาคม ค.ศ. 1947 จำนวนทั้งสิ้น 26 ประเทศ มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 1947 ปัจจุบันมีรัฐภาคีรวมทั้งสิ้น 190 ประเทศ (ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550) โดยประเทศไทยเข้าเป็นภาคีเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2490 ประกอบด้วยบทบัญญัติรวม 96 ข้อ แบ่งออกเป็น 4 ภาค 22 หมวด คือ ภาคที่ 1 การเดินอากาศ ภาคที่ 2 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคที่ 3 การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และภาคที่ 4 บทบัญญัติสุดท้าย ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญารวมทั้งสิ้น 15 ครั้งจนถึงปัจจุบัน ซึ่งสาระสำคัญของอนุสัญญาชิคาโก แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบินพลเรือนเพื่อบรรลุดตามวัตถุประสงค์ตามอนุสัญญาชิคาโก และส่วนที่ 2 คือ การจัดตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ประกอบด้วยสมาชิกหนึ่ง คณะมนตรีหนึ่ง และองค์คณะอื่น ๆ ตามที่จำเป็น ตามอนุสัญญาชิคาโก ข้อที่ 43¹ ซึ่งมีรายละเอียดตามหัวข้อ 4.2.2 ในลำดับต่อไป

ส่วนที่ 1 กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบินพลเรือนเพื่อบรรลุดตามวัตถุประสงค์ตามอนุสัญญาชิคาโก มี 8 ประการ กล่าวคือ

(1) ยอมรับอำนาจอธิปไตยของแต่ละรัฐว่าทุกรัฐมีอธิปไตยโดยเฉพาะและสมบูรณ์เหนืออวกาศบนอาณาเขตของตน²

¹ Article 43 An organization to be named the International Civil Aviation Organization is formed by the Convention. It is made up of an Assembly, a Council, and such other bodies as may be necessary.

² Article 1 The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

(2) ให้อนุสัญญาชิคาโกใช้บังคับกับอากาศยานพลเรือนเท่านั้น มิให้ใช้บังคับแก่อากาศยานราชการ ซึ่งอากาศยานที่ใช้บริการฝ่ายทหาร ศุลกากร และตำรวจ ให้ถือว่าเป็นอากาศยานราชการ³

(3) กำหนดสิทธิการบิน ไว้ในสามเรื่องคือ

(3.1) การบินประจำ ได้แก่ บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ ประจำมีกำหนดจะดำเนินการบินเหนือ หรือเข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญามีได้ นอกจากได้รับอนุญาตพิเศษ หรืออนุญาตอย่างอื่นจากรัฐนั้น และจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในใบอนุญาตเช่นนั้น⁴

(3.2) การบินไม่ประจำ ได้แก่ บริการเดินอากาศระหว่างประเทศไม่ประจำ ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะต้องยอมให้อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ที่มีได้ดำเนินการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนดบินเข้ามาในอาณาเขตของตน บินผ่านเข้ามาในอาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง หรือบินแวะลงมิใช่เพื่อการค้า โดยไม่จำเป็นต้องขออนุญาตล่วงหน้าแต่อากาศยานนั้น จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญาและรัฐที่อากาศยานบินอยู่เหนือมีสิทธิที่จะสั่งให้แวะ ลงได้ ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐมีสิทธิที่จะสั่งให้อากาศยาน ที่จะบินไปเหนือภูมิภาคที่ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเพียงพอทำการบินตามเส้นทางบินที่กำหนด หรือให้ขอรับอนุญาตพิเศษสำหรับการบินเช่นนั้น ด้วยเหตุผลเกี่ยวกับความปลอดภัยของการบิน⁵

³ Article 3 (a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.(b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

⁴ Article 6 No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization

⁵ Article 5 Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of

(3.3) กาโบตัจ ได้แก่ การที่รัฐมีสิทธิปฏิเสธการอนุญาตให้อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นรับขนคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ที่รับขนขึ้นภายในอาณาเขตของตนเพื่อสินจ้างหรือค่าเช่า ซึ่งคนและของเหล่านั้นมีปลายทางไปยังจุดหนึ่งภายในอาณาเขตนั้น และรัฐผู้ทำสัญญารับรองว่าจะไม่ทำข้อตกลงใด ๆ ซึ่งให้เอกสิทธิเช่นว่านั้น โดยขัดแย้งแก่รับอื่นใด โดยเฉพาะ และรับรองว่าจะไม่ขอรับเอกสิทธิพิเศษเฉพาะเช่นว่านั้นจากรัฐอื่นใด⁶

(4) บทบังคับเกี่ยวกับอากาศยาน ในเรื่องการแสดงเครื่องหมาย เอกสารที่ต้องนำติดไปกับอากาศยาน เครื่องวิทยุบนอากาศยาน ใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ สมุดปุมเดินทาง ข้อกำหนดเกี่ยวกับสินค้า การลง ณ ทำอากาศยานศุลกากร อากาศยานไม่มีนักบิน และการใช้ข้อบังคับทางอากาศ

(5) สัญชาติของอากาศยาน ซึ่งกำหนดให้อากาศยานได้รับสัญชาติของรัฐจดทะเบียน ซึ่งการจดทะเบียนและการโอนทางทะเบียนเป็นไปตามกฎหมายของรัฐนั้น โดยต้องแสดงเครื่องหมายสัญชาติและการจดทะเบียนที่ตัวอากาศยาน และไม่ให้มีการจดทะเบียนซ้อน⁷

(6) การยอมรับนับถือใบสำคัญและใบอนุญาต โดยรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐ ต้องยอมรับนับถือใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตซึ่งรับผู้ทำ

safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights.

⁶ Article 7 Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.

⁷ Article 17 Aircraft have the nationality of the State in which they are registered.

Article 18 An aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be changed from one State to another.

Article 19 The registration or transfer of registration of aircraft in any contracting State shall be made in accordance with its laws and regulations.

สัญญาที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์ หากออกได้ตามหรือสูงกว่ามาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศวางไว้⁸

(7) มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติระหว่างประเทศ (International Standard and Recommended Practice (Annex) โดยจัดทำในรูปแบบของภาคผนวกต่อทำนองสัญญา ซึ่งปัจจุบันมีภาคผนวกทั้งสิ้นรวม 18 ฉบับ คือ

- ภาคผนวก 1 ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (Personnel Licensing)
- ภาคผนวก 2 กฎจราจรทางอากาศ (Rules of the Air)
- ภาคผนวก 3 อุตุนิยมวิทยา (Meteorological Service for

International Air Navigation)

- ภาคผนวก 4 แผนภูมิทางอากาศ (Aeronautical Charts)
- ภาคผนวก 5 หน่วยมิติที่ใช้ในการสื่อสารทางอากาศกับพื้นดิน

(Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations)

- ภาคผนวก 6 การปฏิบัติของอากาศยาน (Operation of Aeroplanes)
- ภาคผนวก 7 เครื่องหมายสัญชาติและการจดทะเบียนอากาศยาน

(Aircraft Nationality and Registration Marks)

- ภาคผนวก 8 ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Airworthiness

of Aircraft)

- ภาคผนวก 9 การอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (Facilitation)
- ภาคผนวก 10 การสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ

(Aeronautical Telecommunications)

- ภาคผนวก 11 การให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services)
- ภาคผนวก 12 ค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue)
- ภาคผนวก 13 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

(Aircraft Accident and Incident Investigation)

- ภาคผนวก 14 สนามบิน (Aerodromes)

⁸ Article 22 Each contracting State agrees to adopt all practicable measures, through the issuance of special regulations or otherwise, to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of contracting States, and to prevent unnecessary delays to aircraft, crews, passengers and cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance.

- ภาคผนวก 15 การบริการข้อมูลข่าวอากาศ (Aeronautical Information Services)
- ภาคผนวก 16 เสียงอากาศยาน (Aircraft Noise)
- ภาคผนวก 17 การรักษาความปลอดภัย (Security)
- ภาคผนวก 18 การขนส่งวัตถุอันตราย (The Safe Transport of Dangerous Goods by Air)

ประการที่ 8 การออกห่างจากมาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีดำเนินการ ในกรณีที่รัฐใดเห็นว่าตนไม่สามารถปฏิบัติหรือแก้ไขข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติภายในของตนให้เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศ หรือวิธีดำเนินการตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด จะต้องแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบโดยทันทีว่า วิธีปฏิบัติของตนแตกต่างจากวิธีที่วางขึ้นไว้อย่างไรบ้าง และในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐใดที่มีได้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับ หรือวิธีปฏิบัติภายในของตนเองให้เหมาะสม จะต้องบอกกล่าวไปยังคณะมนตรีภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ตกลงเลือกใช้การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานนั้น และให้คณะมนตรีแจ้งไปยังรัฐอื่น ๆ ทั้งหมดทันทีว่ามีข้อแตกต่างอยู่ประการใดบ้าง⁹

⁹ Article 38 Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standard or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard. In the case of amendments to international standards, any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within sixty days of the adoption of the amendment to the international standard, or indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other states of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.

4.2.2 องค์การระหว่างประเทศ : องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization (ICAO))

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization (ICAO)) จัดตั้งขึ้นตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 เมื่อเดือนตุลาคมปี ค.ศ. 1974 มีสถานะเป็นองค์กรขานัญพิเศษของสหประชาชาติ และจากข้อมูลสถิติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2550¹⁰ ICAO มีสมาชิกทั้งหมด 190 ประเทศ สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา และมีสำนักงานสาขาในอีก 7 ภูมิภาค คือ

- ภูมิภาคตะวันออกกลางได้แก่ เมืองโคโร ประเทศอียิปต์
- ภูมิภาคแอฟริกากลางและตะวันตกได้แก่ เมืองดาการ์ ประเทศซีกัล
- ภูมิภาคแอฟริกาใต้ได้แก่เมืองลิมา ประเทศเปรู
- ภูมิภาคแอฟริกาใต้และตะวันออก ได้แก่ เมืองนาโรบี ประเทศเคนยา
- ภูมิภาคยุโรปและแอตแลนติกเหนือ ได้แก่ เมืองปารีส ประเทศฝรั่งเศส
- ภูมิภาคอเมริกาเหนือ กลางและหมู่เกาะในทะเลแคริบเบียน ได้แก่ เมืองเม็กซิโกซิตี ประเทศเม็กซิโก และ
- ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกได้แก่ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ประกอบด้วยสมัชชาหนึ่ง คณะมนตรีหนึ่ง และองค์คณะอื่น ๆ ตามที่จำเป็น โดยสมัชชา (Assembly) ประกอบด้วยผู้แทนของทุกรัฐภาคีรัฐละหนึ่งคน องค์ประชุมคือจำนวนข้างมากของสมาชิก องค์มติใช้เสียงข้างมาก ส่วนคณะมนตรี (Council) ประกอบด้วย ผู้แทนรัฐภาคีจำนวน 21 คนที่สมัชชาเลือกจากรัฐที่มีคุณสมบัติคือเป็นรัฐที่มีความสำคัญยิ่งในการขนส่งทางอากาศ รัฐที่ให้ความอุดหนุนอย่างมากในการจัดหาเครื่องอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ หรือรัฐทุกทวีป ซึ่งผู้แทนรัฐภาคีต้องไม่เป็นตัวการหรือมีส่วนได้เสียในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ คณะมนตรีมีวาระในการดำรงตำแหน่ง 3 ปี องค์ประชุมคือจำนวนข้างมาก และรัฐผู้มีส่วนได้เสียมีสิทธิส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุม องค์มติใช้เสียงข้างมาก แต่ผู้แทนของรัฐผู้มีส่วนได้เสีย และนายกรัฐมนตรีไม่มีสิทธิออกเสียง

ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีเพื่อวิวัฒนาการหลักการและหลักเทคนิคของการเดินอากาศระหว่างประเทศ และทำนุการวางผังและวิวัฒนาการของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อ

¹⁰ Available from : <http://www.icao.int/icao/net> [2007, Sep 27]

- (1) ประกันการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยและเป็นระเบียบ
- (2) ส่งเสริมศิลปะการออกแบบอากาศยานและการดำเนินการบินให้ไปสู่จุดหมายในทางสันติ
- (3) ส่งเสริมวิวัฒนาการการบิน ท่าอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินทางอากาศสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- (4) สนองความต้องการของประชาชาติของโลกในการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สม่าเสมอ มีประสิทธิภาพ และถูกหลักเศรษฐกิจ
- (5) ป้องกันการสูญเปล่าทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการแข่งขันระหว่างบริษัทการบินที่ไม่ชอบด้วยเหตุผล
- (6) ประกันว่า บรรดาสิทธิของรัฐผู้ทำสัญญาจะได้รับการเคารพโดยเต็มที่ และประกันว่ารัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐจะมีโอกาสที่เป็นธรรมในการดำเนินสายการบินระหว่างประเทศ
- (7) หลีกเลี่ยงการเลือกปฏิบัติระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา
- (8) ส่งเสริมความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินทางอากาศระหว่างประเทศ
- (9) ส่งเสริมวิวัฒนาการด้านต่าง ๆ ทั้งหมดแห่งการเดินทางอากาศพลเรือนระหว่างประเทศโดยทั่วไป

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นเพื่อวางระเบียบข้อบังคับ สำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศในกิจการการบินทุกประเภท มีหน้าที่สำคัญในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของรัฐภาคี โดยดำเนินการจัดทำมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติระหว่างประเทศ ในลักษณะเป็นข้อตกลงระหว่างนานาประเทศ ในรูปแบบของภาคผนวกต่อทำนองสัญญา ในปัจจุบันมีภาคผนวกทั้งสิ้นรวม 18 ฉบับ และมีการแก้ไขเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง และตรวจสอบกิจกรรมการบินพลเรือนของรัฐภาคีว่าดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศที่กำหนดไว้

4.2.3 การเจรจาสิทธิการบินและนโยบายการเปิดเสรีทางการบิน

อนุสัญญาชิคาโก ได้มีบทบัญญัติรับรองในเรื่องอำนาจอธิปไตย (sovereignty) ไว้ในข้อ 1 ว่าบรรดารัฐผู้ทำสัญญา ยอมรับนับถือว่าทุกรัฐมีอธิปไตย โดยเฉพาะและสมบูรณ์เหนือ

อวกาศบนอาณาเขตของตน¹¹ ดังนั้นการทำการบินของอากาศยานของทุกรัฐในโลก ย่อมไม่อาจทำการบินผ่านหรือขึ้นลงในรัฐอื่นโดยละเมิดต่ออำนาจอธิปไตยของรัฐนั้นได้ ดังนั้นการที่อากาศยานต่างประเทศ จะทำการบินผ่านหรือขึ้นลงของรัฐใดรัฐหนึ่งได้นั้น จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐเจ้าของดินแดนก่อน ในส่วนของประเทศไทย ก็ได้ให้การรับรองหลักอำนาจอธิปไตยไว้ด้วยเช่นกัน ดังปรากฏในมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แต่โดยที่การทำการบินระหว่างประเทศมีทั้งแบบประจำและแบบไม่ประจำ ซึ่งลักษณะของการทำการบินแบบประจำระหว่างประเทศ จะมีจำนวนเที่ยวบินบริการสม่ำเสมอ เป็นจำนวนมาก การขออนุญาตจากรัฐที่เกี่ยวข้องตามรายเที่ยวบิน จึงไม่สะดวกในทางปฏิบัติ ดังนั้นรัฐแต่ละรัฐจึงตกลงจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน เพื่อเป็นกรอบพื้นฐานแห่งสิทธิสำหรับการทำการบินแบบประจำระหว่างกัน โดยมีการกำหนดรายละเอียดของการทำการบิน ทั้งในเรื่องความจุความถี่ของบริการ เส้นทางบิน กำหนดสายการบิน และสิทธิรับขนการจราจร หรือที่เรียกว่า "การเจรจาสิทธิการบิน" ซึ่งการเจรจาสิทธิการบินของประเทศไทยกับนานาประเทศ เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของรัฐบาลไทย ซึ่งรัฐบาลได้การมอบหมายหน้าที่ดังกล่าว ให้กับคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นโดยเฉพาะ คือ คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศประจำ (กร.) ซึ่งในอดีตที่ผ่านมา แนวทางการเจรจาสิทธิการบินของไทย จะเป็นไปในลักษณะที่มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ของสายการบินแห่งชาติของไทยเป็นหลัก ทั้งนี้เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยสามารถที่จะแข่งขันและพัฒนาเติบโตขึ้นมาได้ ดังนั้น การเจรจาจัดทำความตกลงส่วนใหญ่จึงเป็นไปในรูปแบบของการตกลงกำหนดความจุและความถี่ของบริการล่วงหน้า โดยพิจารณาจากผลประกอบการของสายการบินของทั้งสองฝ่ายเป็นเกณฑ์ในการทำความตกลงในการกำหนดจำนวนความจุและความถี่ของบริการที่เหมาะสม ให้รองรับเพียงพอต่อความต้องการของตลาดในแต่ละช่วง แต่ปัจจุบันแนวความคิดการค้าเสรีมีบทบาทอย่างสูงต่อรัฐในการกำหนดนโยบายในหลายด้าน ซึ่งรวมถึงด้านการขนส่งทางอากาศด้วย ประเทศไทยในฐานะสมาชิกขององค์การการค้าโลก มีพันธกรณีที่จะต้องเปิดตลาดเสรีทั้งในส่วนของการค้าสินค้า (trade in goods) และการค้าบริการ (trade in services) ดังนั้นประเทศไทยจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะต้องเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ ซึ่งถือเป็นการค้าบริการประเภทหนึ่งได้ ดังนั้น นโยบายของไทยที่เกี่ยวกับการเจรจาสิทธิการบิน จึงจะต้องมีการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ในส่วนของเส้นทางบินนั้น แต่เดิมจะเป็นไปในลักษณะของการกำหนดจุดต่าง ๆ ที่สายการบินจะทำการบินแวะลงได้เป็นรายจุดเฉพาะเจาะจงรวมถึงการใช้สิทธิขนส่งการจราจร

¹¹ Article 1 The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

เสรีภาพที่ 5 นั้น จะพิจารณาให้สายการบินต่างชาติใช้สิทธิได้เฉพาะเส้นทางอย่างจำกัด โดยพิจารณาอนุญาตเป็นรายกรณี ๆ ไป ทั้งนี้ เพื่อมิให้ส่งผลกระทบต่อบริการของสายการบินของไทยในตลาดนั้น นอกจากนี้ในส่วนของ การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดในอดีตที่ผ่านมา ความตกลงที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่าง ๆ จะเป็นลักษณะที่ให้สิทธิแก่ภาคีแต่ละฝ่ายในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้เพียงสายการบินเดียวหรือสองสายการบินเท่านั้น แต่ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมได้กำหนดกลยุทธ์ในการเจรจาสิทธิการบินเป็นไปในลักษณะของการเปิดเสรีตามลำดับ (gradual liberalization) ที่มุ่งส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติ สามารถขยายบริการมายังจุดต่าง ๆ ในไทยได้มากขึ้น โดยกำหนดเพดานความจุความถี่ของบริการให้สูงมากเพียงพอที่จะรองรับต่อความต้องการของตลาดในระยะยาว รวมถึงการตกลงกำหนดเส้นทางบินแบบเปิด เพื่อส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติ ให้สามารถทำการบินมายังไทยได้ทุกจุด โดยเฉพาะจุดอื่น ๆ ในภูมิภาค นอกเหนือจากกรุงเทพฯ นอกจากนี้ยังได้ตกลงผ่อนคลายการใช้สิทธิขนส่งการจราจรเสรีภาพที่ 5 มากขึ้น ทำให้สายการบินต่างชาติที่ทำการบินมายังไทยสามารถที่จะขนส่งผู้โดยสารออกจากไทยไปยังประเทศที่สามได้มากขึ้น เป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับสายการบินต่างชาติในการทำการบินมายังไทยเพิ่มมากขึ้นอีกทางหนึ่งด้วย เพราะการที่สายการบินต่างชาติทำการบินมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นนั้น จะมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้ สำหรับการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดนั้น ปัจจุบันความตกลงที่ประเทศไทยจัดทำกับประเทศต่าง ๆ จะให้สิทธิแก่ภาคีแต่ละฝ่ายในการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดได้หลายสาย เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินของไทยและสายการบินของประเทศภาคี สามารถทำการบินระหว่างกันได้มากขึ้น นโยบายการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศในลักษณะของการเปิดเสรีตามลำดับ (gradual liberalization) อันเป็นการปรับเปลี่ยนนโยบายของไทยเป็นเชิงรุก โดยการนำหลักการเรื่องการเปิดน่านฟ้าเสรีในลักษณะที่มีกลไกในการกำกับดูแล (safeguard) มาปรับใช้อย่างเหมาะสม เพื่อให้สายการบินของประเทศไทยและต่างชาติ สามารถแข่งขันให้บริการได้อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน นโยบายดังกล่าวนี้กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการเจรจาสิทธิการบินตามแนวทางที่กำหนดไว้ข้างต้น นโยบายดังกล่าวจึงสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลฯ ในกรอบใหญ่ตามที่ปรากฏในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 - 2549) ที่วางกรอบแนวนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการพัฒนาในด้านต่าง ๆ โดยกำหนดยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศ โดยให้ความสำคัญกับการปรับปรุงระบบเจรจาเชื่อมโยงในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเกื้อหนุนต่อการพัฒนาไปสู่ประตูเศรษฐกิจทางด้านขนส่งทางอากาศ นอกจากนี้รัฐยังมีนโยบายส่งเสริมให้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้ รวมทั้งพัฒนาให้ท่าอากาศยานในภูมิภาคของไทย เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต อุบลราชธานี เป็นศูนย์กลางการขนส่งทาง

อากาศในภูมิภาค นอกจากนี้สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ ในปี พ.ศ. 2544 กระทรวงคมนาคมได้ประกาศนโยบายเปิดเสรีทางการบินสำหรับการบินภายในประเทศ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและครอบคลุมพื้นที่ในการให้บริการ ทั้งยังช่วยเพิ่มการใช้งานท่าอากาศยานต่าง ๆ ที่มีอยู่ให้คุ้มค่า โดยการกำหนดให้สายการบินที่จะขออนุญาตบินในเส้นทางบินสายหลักหรือสายรอง ต้องดำเนินการให้บริการในเส้นทางสายย่อยด้วย และกระทรวงคมนาคมรับประกันว่าเมื่ออนุญาตให้สายการบินใดให้บริการในเส้นทางใหม่ จะไม่อนุญาตให้สายการบินอื่นเข้ามาให้บริการแข่งขันเป็นเวลา 5 ปี แต่จะมีการตรวจสอบระดับและคุณภาพในการให้บริการทุก ๆ ปี นอกจากนี้คณะกรรมการการบินพลเรือนยังกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารใหม่สำหรับการบินภายในประเทศเพื่อให้มีความสอดคล้องกับนโยบายการเปิดเสรีทางการบินอีกด้วย

4.2.4 กฎหมายไทย

กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนในประเทศไทย ประกอบด้วยกฎหมายหลักจำนวน 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ประกาศ ณ วันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.2.4.1 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ตราขึ้นเพื่อเป็นการอนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาชิคาโก ที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมจนถึงปัจจุบันรวมทั้งสิ้น 10 ครั้ง โดยเป็นกฎหมายที่กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเดินอากาศ ในเรื่องอากาศยานองค์กรผู้ใช้อำนาจ และบทกำหนดโทษเมื่อมีการฝ่าฝืน ซึ่งมีหลักการสำคัญ ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดขอบเขตในการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ว่าไม่ใช้กับการเดินอากาศในราชการทหาร ตำรวจ และราชการส่วนอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งได้มีการออกกฎกระทรวงกำหนดราชการส่วนอื่นที่ไม่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ไว้คือ ราชการกรมศุลกากร ราชการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(2) ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่กับออกกฎกระทรวงในเรื่องกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม กำหนดอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสารออกจากสนามบินค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ณ สนามบิน

อนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ยกเว้นค่าธรรมเนียม และกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ได้แก่

- ประกาศกำหนดในเรื่องดังต่อไปนี้ ประกาศกำหนดสนามบิน อนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ประกาศกำหนดเขตห้ามหรือเขตกักตักการบิน ประกาศกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินหรือสถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ประกาศกำหนดลานจอดอากาศยานของสนามบิน อนุญาต

- อนุญาตในเรื่องดังต่อไปนี้ อนุญาตให้บังคับหรือปล่อยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบินหรือทิ้งร่มอากาศ อนุญาตให้ส่งหรือพายุทธภัณฑ์ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุม ยุทธภัณฑ์ไปกับอากาศยาน รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขในการอนุญาต อนุญาตให้อากาศยาน ต่างประเทศหรืออากาศยานทหารต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร อนุญาตให้ใช้ อากาศยานส่วนบุคคล อนุญาตให้ผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานจดทะเบียนอากาศยาน

- อนุมัติให้บุคคลใดจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศ

- แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวน เพื่อดำเนินการ สอบสวนในเรื่อง ใด ๆ อันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร

(3) จัดตั้งคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการโดยตำแหน่ง รองประธานกรรมการจำนวน หนึ่งคน และกรรมการอื่นอีกไม่เกินเจ็ดคน วังแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี มีวาระในการดำรงตำแหน่ง สี่ปี ซึ่งมีรายละเอียดตามหัวข้อ 4.3.2 ในลำดับต่อไป

(4) กำหนดอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ในเรื่องดังต่อไปนี้

- อนุญาตในเรื่องดังต่อไปนี้ อนุญาตให้ใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยาน อนุญาตให้ส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยาน หรือบุคคลในอากาศยานตามที่กำหนดในกฎกระทรวงไปกับอากาศยาน อนุญาตให้อากาศยานนอกจากอากาศยานต่างประเทศบินออกนอกราชอาณาจักร อนุญาตหรือ รับรองให้ผู้ใดเป็น ผู้ประจำหน้าที่ อนุญาตให้ผู้ประจำหน้าที่ที่หายจากการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บที่มีระยะเวลาตั้งแต่ 14 วัน ขึ้นไป กลับมาปฏิบัติหน้าที่ อนุญาตให้จัดตั้งสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน การอนุญาตให้ก่อสร้างหรือแก้ไข เปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นหรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ อนุญาตให้ประกอบกรให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ

อนุญาตให้บุคคลใดปฏิบัติกรอย่างหนึ่งอย่างใดแก่อากาศยานหรือส่วนของอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งการกำหนดเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาต

- ออกคำสั่งในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ ได้แก่ออกคำสั่งให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานนั้นจัดการให้มีการตรวจหรือแก้ไขอากาศยานตาม รายการและภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือออกคำสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ฝ่าฝืนจัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง หรือตัด หรือย้ายต้นไม้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

- สั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานที่เห็นว่าไม่ปลอดภัย

- ทำสิ่งกีดขวางเพื่อมิให้ใช้ที่ดินนั้นเป็นที่ขึ้นลงของอากาศยานรวมทั้งอนุญาตให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดทำลายถอนหรือทำให้ไร้ประโยชน์ ซึ่งสิ่งกีดขวาง และรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง หรือตัด หรือย้ายต้นไม้ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

- เก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินในกรณีเป็นเจ้าของหรือผู้มีสิทธิครอบครองอากาศยานหรือตัวแทนไม่อยู่ในราชอาณาจักร

- เรียกตรวจเอกสารที่กฎหมายกำหนดให้ต้องนำติดไปกับอากาศยานขณะทำการบิน รวมทั้งยึดเอกสารนั้นไว้เพื่อดำเนินการต่อไปได้

- เข้าในสถานที่ใด ๆ ของสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน สถานที่ตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือที่เก็บอากาศยาน ซึ่งเป็นที่สร้างประกอบซ่อม หรือตรวจและถอดปรับอากาศยานหรือส่วนของอากาศยาน และตรวจสอบการเหล่านั้นตลอดถึงส่วนต่าง ๆ และแบบที่เกี่ยวกับส่วนเหล่านั้นในระหว่างเวลาทำงาน ขึ้นตรวจและค้นอากาศยานซึ่งมีเหตุที่จะเชื่อว่ามิชอบต้องห้าม หรือต้องจำกัดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นใดหรือของซึ่งได้นำเข้าในหรือจะนำออกนอกราชอาณาจักรอันเป็นการหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร ขึ้นบนอากาศยานเพื่อตรวจอากาศยานซึ่งมิใบสำคัญสมควรเดินอากาศแล้วเป็นครั้งคราวตามที่เห็นสมควร

- ยึดของต้องห้าม หรือต้องจำกัดตามพระราชบัญญัติ หรือกฎหมายอื่นใด หรือของซึ่งได้นำเข้าในหรือจะนำออกนอกราชอาณาจักรอันเป็นการหลีกเลี่ยงภาษีศุลกากร

- หนองเหนียวการออกเดินทางของอากาศยานที่ฝ่าฝืนต่อบทแห่งพระราชบัญญัตินี้

- จดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน และกำหนดสิ่งที่จะต้องนำติดไปกับอากาศยาน

- การกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ

- การขอและการออกใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล

4.2.4.2 ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ประกาศ ณ วันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 โดยมีเจตนารมณ์เพื่อควบคุมการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยและผาสุกแห่งสาธารณชน ซึ่งมีหลักการสำคัญ ดังต่อไปนี้

(1) ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอื่น ๆ เช่น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้รักษาการตามกฎหมาย

(2) กำหนดองค์การบังคับใช้กฎหมายคือรัฐมนตรีและพนักงานเจ้าหน้าที่

(3) กำหนดอำนาจของรัฐมนตรีและพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้มีอำนาจเข้าไปในสถานประกอบการเพื่อตรวจสอบ และมีอำนาจยึดหรืออายัดเอกสารหรือสิ่งของที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิด

(4) กำหนดให้กิจการดังต่อไปนี้เป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค คือ การรถไฟ การเดินอากาศ การประปา และกิจการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด คือ การประกันภัย การคลังสินค้า การธนาคาร เครดิตฟองซิเอร์ การซื้อขายแลกเปลี่ยนตราสารแสดงสิทธิในหนี้หรือทรัพย์สิน กิจการที่มีสภาพคล้ายคลึงกันกับกิจการ ที่กล่าวข้างต้น เป็นกิจการที่ต้องขออนุญาตประกอบการ และให้กระทรวงต่าง ๆ เช่น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับกิจการตามที่กำหนด เช่น กระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการรถไฟ และการเดินอากาศ และเมื่อได้ประกาศกำหนดกิจการที่ต้องขออนุญาตไปแล้วรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับกิจการที่ประกาศ จะกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชนด้วยก็ได้

ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ บัญญัติไว้ใน ข้อ 3 (4) คือ กำหนดให้ถือว่าการเดินอากาศเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค จึงห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีตามนัยข้อ 4. แต่ในกรณีที่มีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยกิจการการเดินอากาศ การประกอบกิจการดังกล่าว ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยกิจการนั้นตามนัยข้อ 6. ซึ่งในการอนุญาตหรือให้สัมปทานให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ตามที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชนไว้ด้วยก็ได้ โดยเงื่อนไขที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง รัฐมนตรีจะแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือเพิ่มเติมก็ได้ แต่ต้องกำหนดระยะเวลาการใช้บังคับเงื่อนไขที่แก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมตามที่รัฐมนตรีเห็นสมควรตาม ข้อ 7. และในกรณีที่มีการฝ่าฝืนทำการประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก

รัฐมนตรีมีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับตามข้อ 16 และในกรณีที่มีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนดในการอนุญาต มีโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท และกรณีที่เป็นความผิดต่อเนื่องให้ปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งพันบาทตลอดเวลาที่ฝ่าฝืนอยู่ตามข้อ 17. สำหรับกรณีการขัดขวาง หรือไม่ให้ความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติการตามหน้าที่ มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาทหรือทั้งจำทั้งปรับตามข้อ 18.

โดยที่ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายเฉพาะในเรื่องการประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ดังนั้น การประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศจึงตกอยู่ภายใต้ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 กล่าวคือ ผู้ที่ประสงค์จะประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ต้องยื่นคำขอต่ออนุญาตต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผ่านสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ โดยกรมการขนส่งทางอากาศ ได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางอากาศ เรื่องคุณสมบัติและหลักเกณฑ์การพิจารณาคำขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ประกาศ ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549 โดยกำหนดหัวข้อในการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศไว้ คือ ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว หุ่น กรมการบริษัท แผนดำเนินการอากาศยาน การประกันภัย และความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน และจะประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศได้เมื่อได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยรัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขแนบท้ายใบอนุญาตตามสมควรแก่กรณี ทั้งนี้การประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ จะไม่รวมถึงการที่นิติบุคคลเอกชนจะทำการบินอากาศยานส่วนบุคคลซึ่งไม่มีลักษณะเป็นการประกอบกิจการค้าขาย กิจการเดินอากาศของบริษัทการบินต่างประเทศที่ดำเนินกิจการการบินระหว่างประเทศ โดยใช้สิทธิบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เนื่องจากการเดินอากาศดังกล่าวมิใช่พาณิชย์หรืออุตสาหกรรมของประเทศไทย และหากเป็นการประกอบกิจการที่มีวัตถุประสงค์อื่นเป็นหลักแต่มีบางส่วนของประกอบการบินต้องใช้อากาศยาน ก็ไม่ถือเป็นการประกอบกิจการค้าขายตามประกาศของคณะปฏิวัตินี้ เช่น สถาบันการบินพลเรือนมีวัตถุประสงค์ในการสอนหลักสูตรที่จำเป็นต้องใช้อากาศยานในการฝึกหรือ การบินสาธิตเพื่อแสดงสมรรถนะของอากาศยาน ในการสร้างแรงจูงใจให้ทำสัญญาซื้อขายอีกทอดหนึ่ง เนื่องจากการประกอบการตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับนี้ต้องมีรายได้หรือคำตอบแทนที่เกิดจากการใช้อากาศยานทำการบินโดยตรง

4.3 องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย

องค์กรที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย ประกอบด้วย องค์กรหลัก 6 องค์กร ได้แก่ กระทรวงคมนาคม คณะกรรมการการบินพลเรือน กรมการขนส่งทางอากาศ คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับ รัฐบาลต่างประเทศประจำ (กร.) คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร และคณะอนุกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

4.3.1 กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม (Ministry of Transport) เป็นองค์กรผู้บริหาร โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) มีหน้าที่เป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 คือ เป็นผู้กำหนดนโยบายการบินพลเรือนของประเทศไทย โดยต้องเป็นไปตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติฯ และสอดคล้องกับอนุสัญญาชิคาโก และความตกลงระหว่างประเทศ รวมถึงกฎหมายระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีผลผูกพัน และต้องรับผิดชอบต่อสภาผู้แทนราษฎรโดยการตอบกระทู้ถามหรือถูกอภิปรายไม่ไว้วางใจในเรื่องการเดินอากาศ มีอำนาจตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดยมีเป้าหมายให้เกิดความปลอดภัย มีความเจริญก้าวหน้าและเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ และยกระดับการให้บริการประชาชนของบริการการเดินอากาศ ให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึง มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย และส่งเสริมคุณภาพชีวิต ผลานและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งทางอากาศกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นทั้งคนและสินค้า

4.3.1.1 องค์ประกอบ

กระทรวงคมนาคมแบ่งโครงสร้างหน่วยงานออกเป็นส่วนราชการ 8 แห่ง และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ 13 แห่ง ดังนี้

(1) ส่วนราชการ ได้แก่ สำนักงานรัฐมนตรี สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางอากาศ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร

(2) รัฐวิสาหกิจ ได้แก่ องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บริษัทขนส่ง จำกัด การทางพิเศษแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย การ

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และสถาบันการบินพลเรือน

4.3.1.2 อำนาจหน้าที่

อำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้รักษาราชการตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มีอำนาจและหน้าที่ตามมาตรา 6 และมาตราอื่น ๆ ที่สำคัญได้แก่

(1) อำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่

(2) อำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องที่กำหนด เช่น การกำหนดการขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ การกำหนดการขอและการรับจดทะเบียนอากาศยาน การกำหนดการขอและการออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศ การกำหนดการขอ การออก และการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ เป็นต้น

(3) อำนาจกำหนดค่าธรรมเนียม ไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการสาธารณะ และอำนาจในการยกเว้นค่าธรรมเนียม ค่าโดยสาร หรือค่าธรรมเนียม

(3) อำนาจอนุมัติ ให้ความเห็นชอบ ประกาศ อนุญาต ในเรื่องที่กำหนด เช่น การอนุมัติข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน การประกาศกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศและการอนุญาตให้บุคคลใช้อากาศยานส่วนบุคคลในการเดินอากาศ เป็นต้น

4.3.2 คณะกรรมการการบินพลเรือน

คณะกรรมการการบินพลเรือน เป็นองค์กรกลุ่มที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

4.3.2.1 องค์ประกอบ

คณะกรรมการการบินพลเรือน ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้บัญชาการทหารอากาศ และกรรมการอื่นอีกเจ็ดคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งเป็นกรรมการ และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศเป็น

กรรมการและเลขานุการ มีวาระในการดำรงตำแหน่งสี่ปี ตามมาตรา 7 และมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

4.3.2.2 อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดนโยบายและพิจารณาอนุมัติแผนอำนวยการควบคุม รักษาความปลอดภัยและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

(2) รับปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรี

(3) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม สำหรับอากาศยานขนส่งตามมาตรา 20

(4) พิจารณากำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดในสนามบินอนุญาตซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา 56 ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

(5) พิจารณากำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและอนุมัติอัตราค่าบริการเครื่องอำนวยการควบคุมในการเดินอากาศซึ่งให้บริการแก่สาธารณะตามมาตรา 57

(6) ออกข้อบังคับตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เช่น ข้อบังคับในเรื่อง ข้อกำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยาน ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ประจำหน้าที่ และบุคคลอื่นในอากาศยานปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย การกำหนดเครื่องหมายอากาศยาน การกำหนดอายุ สุขภาพร่างกาย ความรู้และความชำนาญของผู้ประจำหน้าที่ การกำหนดสิทธิทำการของผู้ประจำหน้าที่ การกำหนดวินัยของผู้ประจำหน้าที่ การกำหนดคุณสมบัติและลักษณะของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศยาน การกำหนดให้ผู้เข้าไปในลานจอดอากาศยานปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย การกำหนดแบบวิธีให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานหรือตัวแทนรายงานอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร

(7) ออกข้อบังคับตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญาชิคาโก ซึ่งปัจจุบันองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ตกลงเลือกใช้รวม 18 ภาคผนวก เว้นแต่ในบางเรื่องที่กำหนดไว้ในภาคผนวก แต่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้กำหนดไว้ให้องค์การอื่นเป็นผู้ใช้อำนาจแล้ว

(8) แต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อกระทำการ หรือพิจารณาสอบสวนข้อเท็จจริงใด ๆ อันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน ตามมาตรา 13

4.3.3 กรมการขนส่งทางอากาศ

กรมการขนส่งทางอากาศเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2506 โดยใช้ชื่อว่า กรมการบินพาณิชย์ และได้เปลี่ยนมาเป็น "กรมการขนส่งทางอากาศ" เมื่อปี พ.ศ. 2545 จากการปฏิรูประบบราชการไทยตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

4.3.3.1 องค์กรประกอบ

กรมการขนส่งทางอากาศ มีอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นหัวหน้าส่วนราชการ และรองอธิบดีอีก 3 คน แบ่งหน้าที่รับผิดชอบคือ รองอธิบดีฝ่ายเศรษฐกิจ รองอธิบดีฝ่ายท่าอากาศยาน รองอธิบดีฝ่ายความปลอดภัย แบ่งโครงสร้างองค์กรเป็น 3 สำนัก 4 กอง และ 2 กลุ่ม คือ

- (1) สำนักมาตรฐานและความปลอดภัยในการเดินอากาศ
- (2) สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ
- (3) กองส่งเสริมและสนับสนุนกิจการท่าอากาศยาน
- (4) กองมาตรฐานสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
- (5) สำนักส่งเสริมและพัฒนากิจการการเดินอากาศ
- (6) สำนักงานเลขานุการกรม
- (7) กองคลัง
- (8) กลุ่มตรวจสอบภายใน
- (9) กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

4.3.3.2 อำนาจหน้าที่

กรมการขนส่งทางอากาศ มีภารกิจในการรับผิดชอบและกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศไทย ส่งเสริมพัฒนาและกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศไทยให้ได้มาตรฐานสากล เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายและบริการการบินพลเรือนเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ อันมีผลต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยว และการพัฒนาเศรษฐกิจของ

ประเทศ ตลอดจนการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการบินพลเรือนในภูมิภาค โดยมีอำนาจและหน้าที่สำคัญคือ

- (1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ กฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
 - (2) ส่งเสริม วิจัยและพัฒนากิจการการบินพลเรือนและการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนจัดให้มีการทดสอบและปรับปรุง รวมทั้งประเมินระบบของสิ่งอำนวยความสะดวกหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการบินพลเรือน
 - (3) กำกับดูแลควบคุมกิจการการบินพลเรือน
 - (4) จัดทำทะเบียนอากาศยาน และทะเบียนผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน
 - (5) จัดระบบ และเก็บรักษาเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับใบอนุญาต ใบสำคัญใบรับรอง และเอกสารอื่นทางการบินพลเรือน
 - (6) ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศเกี่ยวกับการบินและการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ความผิดที่กระทำในอากาศยานหรือต่ออากาศยาน อุบัติเหตุของอากาศยาน การค้นหาช่วยเหลือกรณีอากาศยานประสบภัย การอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนเกี่ยวกับการเข้าเมือง การศุลกากร การสาธารณสุข การกักพืชและสัตว์ และการตรวจอย่างอื่นตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนการแลกเปลี่ยนความรู้และข่าวสารระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบินพลเรือน
 - (7) จัดทำและเผยแพร่ความรู้และข่าวสารเกี่ยวกับการบินพลเรือน
 - (8) จัดให้มี และดำเนินการกิจการทำอากาศยานในสังกัดกรมการขนส่งทางอากาศรวมทั้งหมด 26 แห่ง
 - (9) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย
- หน้าที่ข้างต้น มีทั้งในส่วนที่เป็นหน้าที่กำหนดโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 มาตรา 15/5 และหน้าที่ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เดิมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ไม่ได้มีการกำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศเป็นองค์กรผู้ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ แต่ในขณะที่ยุติการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้มีพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 แก้ไขเพิ่มเติมโดยกำหนดให้อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นองค์กรผู้ใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติฯ และยังคงกำหนดให้อธิบดีมีฐานะเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่อีกด้วย

4.3.4 คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศประจำ (กร.)

คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศประจำ (กร.) เป็นคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี

4.3.4.1 องค์ประกอบ

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ปรับปรุงองค์ประกอบคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 ประกอบด้วยปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ กรรมการประกอบด้วย รองปลัดกระทรวงคมนาคม(หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) ปลัดกระทรวงการต่างประเทศหรือผู้แทน ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาหรือผู้แทน และอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เป็นกรรมการและเลขานุการ ผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศและผู้อำนวยการสำนักกิจการระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ ผู้แทนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และผู้แทนสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย เป็นที่ปรึกษา

4.3.4.2 อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศประจำ (กร.) มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) ดำเนินการเจรจาและกำหนดท่าทีในการเจรจาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- (2) พิจารณาปัญหาเกี่ยวกับบริการเดินอากาศทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- (3) แต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการและคณะกรรมการได้ตามความจำเป็น

4.3.5 คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรเป็นคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 538/2547

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ.2547

4.3.5.1 องค์ประกอบ

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรมีองค์ประกอบคือ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ และเจ้ากรมจเรทหารอากาศ กระทรวงกลาโหม เป็นรองประธานกรรมการ กรรมการประกอบด้วย ผู้อำนวยการสถาบันเวชศาสตร์การบิน กรมแพทย์ทหารอากาศ ผู้อำนวยการกองนิรภัยการบิน กรมจเรทหารอากาศ ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ ผู้อำนวยการสำนักนิติการ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการกองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ และผู้เชี่ยวชาญเฉพาะสาขาจำนวนไม่เกินเจ็ดคน ซึ่งประธานกรรมการจะได้พิจารณาคัดเลือกผู้ที่มีความเหมาะสมร่วมเป็นกรรมการสอบสวนฯ เป็นครั้งคราวได้ตามกรณีและความจำเป็น โดยมีผู้อำนวยการส่วนนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ สำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ เป็นกรรมการและเลขานุการ และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพอากาศยานส่วนนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ สำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศที่อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศแต่งตั้ง จำนวน 2 คน เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

4.3.5.2 อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรมีอำนาจหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรตามอำนาจหน้าที่ที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ยกเว้นอุบัติเหตุของอากาศยานเบาพิเศษตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 43 ดังนี้

(1) ดำเนินการสอบสวนให้สอดคล้องกับรูปแบบและวิธีดำเนินการตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2487 และบทแก้ไขเพิ่มเติมตามภาคผนวกหรืออนุสัญญานั้น

(2) แต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อกระทำการหรือพิจารณาสอบสวนเรื่องใด ๆ อันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ

(3) ในกรณีที่อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุในราชอาณาจักรเป็นอากาศยานของรัฐต่างประเทศและรัฐดังกล่าวได้แต่งตั้งผู้แทนเข้าร่วมในการสอบสวน ให้คณะกรรมการพิจารณาให้ผู้แทนดังกล่าวเข้าร่วมการสอบสวนตามที่เห็นสมควร

(4) รายงานผลการสอบสวนต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาสั่งเปิดเผยผลการสอบสวน และสั่งให้มีการจัดวางมาตรการเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุทำนองเดียวกันนี้อีก ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องออกข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยเป็นการเร่งด่วน ให้คณะกรรมการแจ้งแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อดำเนินการทันทีที่พบ

4.3.6 คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานเบาพิเศษในราชอาณาจักร

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานเบาพิเศษในราชอาณาจักรเป็นคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 167/2548 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานเบาพิเศษในราชอาณาจักร เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2548

4.3.6.1 องค์ประกอบ

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานเบาพิเศษในราชอาณาจักร มีองค์ประกอบคือ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศที่อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศมอบหมายเป็นประธานอนุกรรมการ อนุกรรมการประกอบด้วย ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ ผู้อำนวยการกองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ผู้อำนวยการส่วนนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ สำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ หัวหน้ากลุ่มนิติการ สำนักงานเลขานุการกรม ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะสาขา จำนวนไม่เกินห้าคน ซึ่งประธานกรรมการจะได้พิจารณาคัดเลือกผู้ที่มีความเหมาะสมร่วมเป็นกรรมการสอบสวนเป็นครั้งคราวได้ตามกรณีและความจำเป็น โดยมีเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพอากาศยาน สำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศที่อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศแต่งตั้งเป็นกรรมการและเลขานุการ และเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพอากาศยาน ส่วนนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ สำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

4.3.6.2 อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานเบาพิเศษในราชอาณาจักร มีอำนาจหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานเบาพิเศษในราชอาณาจักรตามอำนาจหน้าที่ที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และดำเนินการ ดังนี้

(1) ดำเนินการสอบสวนให้สอดคล้องกับรูปแบบและวิธีดำเนินการตามภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2487 และบทแก้ไขเพิ่มเติมตามภาคผนวกดังกล่าวโดยอนุโลม

(2) แต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อกระทำกิจการหรือพิจารณาสอบสวนเรื่องใด ๆ อันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ

(3) ในกรณีที่คณะกรรมการฯ เห็นว่า มีความจำเป็นต้องให้ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยเป็นการเร่งด่วนก่อนการสอบสวนจะแล้วเสร็จ ให้คณะกรรมการฯ แจ้งอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศเพื่อดำเนินการ

(4) ให้คณะกรรมการฯ รายงานผลการสอบสวนต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ และในกรณีที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุดังกล่าว หรือในกรณีที่อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศเห็นสมควรให้รายงานผลการสอบสวนต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อทราบ และหรือพิจารณาสั่งการตามที่เห็นสมควรต่อไป

4.3.7 คณะอนุกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

ปัจจุบันมีคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการการบินพลเรือนแต่งตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 จำนวนทั้งสิ้น 6 คณะ คือ คณะอนุกรรมการอากาศวิบัติ คณะอนุกรรมการพิจารณาอัตราค่าขนส่ง คณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ คณะอนุกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัยจากอากาศยานชนนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน และคณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการจราจรทางอากาศ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.3.7.1 คณะอนุกรรมการอากาศวิบัติ

คณะอนุกรรมการอากาศวิบัติ เดิมเป็นคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุม ครั้งที่ 3/2543 เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2543

โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ตามคำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ 1/2543 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการอากาศวิถึ เมื่อวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2543 และต่อมาได้มีมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2550 ตามคำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ 2/2550 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการอากาศวิถึ เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 ปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการอากาศวิถึใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

4.3.7.2.1 องค์ประกอบ

คณะกรรมการอากาศวิถึ มีองค์ประกอบ คือ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นประธานอนุกรรมการ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายความปลอดภัย) เป็นรองประธานอนุกรรมการ อนุกรรมการประกอบด้วย ผู้แทนกรมการขนส่งทางอากาศ ผู้แทนกรมยุทธการทหาร กองบัญชาการทหารสูงสุด ผู้แทนกรมยุทธการทหารบก ผู้แทนกรมยุทธการทหารเรือ ผู้แทนกรมยุทธการทหารอากาศ ผู้แทนศูนย์การบินทหารบก ผู้แทนกองการบิน กรมการขนส่งทหารบก ผู้แทนกองการบินทหารเรือ ผู้แทนควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ผู้แทนกองนิรภัยการบิน กรมจเรทหารอากาศ ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้แทนบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ผู้แทนบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยมีผู้อำนวยการกองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ และหัวหน้ากลุ่มสื่อสารการบินและจราจรทางอากาศ หัวหน้างานควบคุมการจราจรทางอากาศ และนักวิชาการขนส่ง กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ เป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

4.3.7.1.2 อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการอากาศวิถึ มีอำนาจหน้าที่ในการให้คำปรึกษาและคำแนะนำต่อคณะกรรมการการบินพลเรือน เกี่ยวกับการวางนโยบายและแนวทางในการปฏิบัติการใช้อากาศวิถึร่วมภายในเขตรับผิดชอบของประเทศไทย และประสานกับหน่วยราชการต่าง ๆ เพื่อความประหยัด ความเป็นระเบียบเรียบร้อย และความเร็วในการเดินอากาศ ในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(1) การกำหนด เปลี่ยนแปลง หรือยกเลิกเขตต่าง ๆ ได้แก่ เขตห้าม (PROHIBITED AREA) เขตจำกัด (RESTRICTED AREA) และเขตอันตราย (DANGER AREA)

- (2) การกำหนดการปฏิบัติงาน การเลิกปฏิบัติงานของเครื่องอำนวยความสะดวก หรือกิจการใด ๆ อันอาจก่อให้เกิดความยุ่งยากต่อการบิน หรือใช้อากาศวิถึ
- (3) การกำหนด เปลี่ยนแปลง หรือยกเลิกเส้นทางบิน หรือ Controlled Airspace อื่น ๆ
- (4) เรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้อากาศวิถึ และการประสานงาน ในกิจการการบินระหว่างทหารและพลเรือน

4.3.7.2 คณะอนุกรรมการพิจารณาอัตราค่าขนส่ง

คณะอนุกรรมการพิจารณาอัตราค่าขนส่ง เป็นคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นโดย อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ตามคำสั่ง คณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ 2/2549 เรื่องแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาอัตราค่าขนส่ง เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2549 และต่อมาได้มีมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2550 ตามคำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ 4/2550 เรื่องแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาอัตราค่าขนส่ง เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 ปรับปรุง องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการพิจารณาอัตราค่าขนส่งใหม่ ให้เหมาะสมกับ สภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

4.3.7.2.1 องค์ประกอบ

คณะอนุกรรมการพิจารณาอัตราค่าขนส่ง มีองค์ประกอบ คือ อธิบดี กรมการขนส่งทางอากาศ เป็นประธานอนุกรรมการ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เป็นรองประธานอนุกรรมการ อนุกรรมการประกอบด้วย ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวง พาณิชย์ ผู้แทนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โดยมีผู้อำนวยการสำนักกำกับกิจการขนส่งทาง อากาศ เป็นเลขานุการ และผู้อำนวยการส่วนเดินอากาศภายในประเทศ กรมการขนส่งทางอากาศ เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

4.3.7.2 อำนาจหน้าที่

คณะอนุกรรมการพิจารณาอัตราค่าขนส่ง มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าระวางขนส่งสินค้า และอัตราค่าระวางสัมภาระน้ำหนักเกิน ซึ่งเป็นอัตราที่ใช้เรียกเก็บทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ก่อนนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และรายงานเสนอคณะกรรมการการบินพลเรือน เพื่อทราบต่อไป

4.3.7.3 คณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ

คณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศเป็นคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2546 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ตามคำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ 1/2546 เรื่องแต่งตั้งคณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2546 และต่อมาได้มีมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2550 ตามคำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ 5/2550 เรื่องแต่งตั้งคณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 ปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

4.3.7.3.1 องค์ประกอบ

คณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศมีองค์ประกอบ คือ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นประธานอนุกรรมการ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายความปลอดภัย) เป็นรองประธานอนุกรรมการ อนุกรรมการประกอบด้วยผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ผู้แทนกรมส่งเสริมการส่งออก ผู้แทนกรมวิชาการเกษตร ผู้แทนกรมควบคุมโรค ผู้แทนกรมศุลกากร ผู้แทนสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ผู้แทนสนาามบินนานาชาติระยอง – อู่ตะเภา ผู้แทนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ผู้แทน บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ผู้แทนบริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด ผู้แทนบริษัทการบินไทย จำกัด

(มหาชน) ผู้แทน บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ผู้แทนสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย และผู้แทนคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินกรุงเทพ โดยมีผู้อำนวยการกองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศเป็นอนุกรรมการและเลขานุการและหัวหน้ากลุ่มพิธีการขนส่งทางอากาศ กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ เป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

4.3.7.4.2 อำนาจหน้าที่

คณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) พิจารณาจัดวางแผนงานอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ
- (2) พิจารณาหาทางแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการตามแผนงานอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ และให้ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (3) พิจารณาให้ความร่วมมือและประสานงานกับคณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศของประเทศที่มีความสัมพันธ์ในการเดินอากาศต่อกัน เพื่อให้กิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศดำเนินไปได้ด้วยดี และได้ผลสัมฤทธิ์ตามมุ่งหมาย
- (4) พิจารณาและดำเนินการตามความเหมาะสมเกี่ยวกับคำแนะนำขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- (5) แจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงพัฒนาการทางด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศในส่วนที่จะกระทบถึงการปฏิบัติการเข้า-ออกประเทศ

4.3.7.4 คณะอนุกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน

คณะอนุกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เป็นคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2546 เมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2546 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ตามคำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ 2/2546 เรื่องแต่งตั้งคณะอนุกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 และต่อมาได้มีมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2550

ตามคำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ 3/2550 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 ปรับปรุงองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

4.3.7.4.1 องค์ประกอบ

คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนมีองค์ประกอบ คือ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นประธานอนุกรรมการ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายความปลอดภัย) เป็นรองประธานอนุกรรมการ อนุกรรมการประกอบด้วยผู้แทนสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย ผู้แทนกองบัญชาการทหารสูงสุด ผู้แทนสำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ ผู้แทนสำนักงานข่าวกรองแห่งชาติ ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้แทนกรมศุลกากร ผู้แทนบริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ผู้แทนศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล โดยมีผู้อำนวยการกองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ และหัวหน้ากลุ่มรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนกองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวก และหัวหน้ากลุ่มพิธีการขนส่งทางอากาศ กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ เป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

4.3.7.4.2 อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) ให้ความเห็นชอบแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน (National Civil Aviation Security Programme) ที่กรมการขนส่งทางอากาศเสนอ
- (2) ประสานการปฏิบัติในเรื่องการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในแผนแม่บท เพื่อให้มีการปฏิบัติตามที่กำหนดในแผนแม่บท
- (3) ดำเนินการในเรื่องอื่น ๆ เพื่อให้เป็นไปตามภาคผนวก 17 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

4.3.7.5 คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากอากาศยานชนนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากอากาศยานชนนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เป็นคณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2550 ตามคำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือนที่ 6/2550 เรื่องแต่งตั้งคณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากอากาศยานชนนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550

4.3.7.5.1 องค์ประกอบ

คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากอากาศยานชนนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน มีองค์ประกอบ คือ คือ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นประธานอนุกรรมการ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายความปลอดภัย) เป็นรองประธานอนุกรรมการ อนุกรรมการประกอบด้วย ผู้แทนกรมการขนส่งทางอากาศ ผู้แทนกองทัพอากาศ ผู้แทนกรมวิชาการเกษตร ผู้แทนบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ผู้แทนสมาคมนักบินไทย ผู้แทนผู้ปฏิบัติการบินประเภททั่วไป (General Aviation) ผู้แทนพิพิธภัณฑสถานชาติสัตววิทยา ผู้แทนสมาคมอนุรักษ์นก โดยมีเจ้าหน้าที่กองมาตรฐานสนามบินและการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เป็นเลขานุการ และเจ้าหน้าที่บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

4.3.7.5.2 อำนาจหน้าที่

คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากอากาศยานชนนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) ออกข้อแนะนำวิธีการรายงานข้อมูลอากาศยานชนนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน (National Reporting Procedure)
- (2) ออกข้อแนะนำในการป้องกันภัยจากนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน
- (3) เสนอแนะแนวนโยบายการป้องกันภัยจากนก และสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

- ทำอากาศยาน
- (4) วางแนวทางการประเมินอันตรายจากสัตว์ สำหรับผู้ดำเนินการ
- ต่อเส้นทางบิน
- (5) วิเคราะห์พฤติกรรมนกในการอพยพย้ายถิ่น ในกรณีที่มีผล
- (6) เสนอแนะกฎระเบียบที่จำเป็น
- (7) ดำเนินการในเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุ
จากอากาศยานชนนกและสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน

4.3.7.6 คณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ

คณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ เป็น คณะกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามมติคณะกรรมการการบินพลเรือนในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2550 ตามคำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือน ที่ 1/2551 เรื่อง แต่งตั้ง คณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2551 โดยให้ คณะอนุกรรมการฯ ชุดนี้ มาทำหน้าที่แทนคณะอนุกรรมการพิจารณากรณีอากาศยานใกล้จะชน กันในอากาศ ที่มีการยกเลิกไป

4.3.7.6.1 องค์ประกอบ

คณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศมี องค์ประกอบคือ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นประธานอนุกรรมการ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ฝ่ายความปลอดภัย) เป็นรองประธานอนุกรรมการ อนุกรรมการ ประกอบด้วย ผู้แทนกองทัพอากาศ ผู้แทนบริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ผู้แทนสถาบันการบินพลเรือน ผู้แทนบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยมีผู้แทนกรมการขนส่งทางอากาศ เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ

4.3.7.6.2 อำนาจหน้าที่

คณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศมี อำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการสอบสวนและทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศให้สอดคล้องกับรูปแบบและวิธีดำเนินการตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

(2) ส่งให้บุคคลใด ๆ มาให้ถ้อยคำ หรือส่งเอกสารหรือวัตถุได้อันเป็นหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ

(3) เสนอแนะมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศเพื่อเสนอแนะรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ทำนองเดียวกันขึ้นอีก

(4) รายงานผลการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศเพื่อรายงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

(5) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อกระทำกิจการ หรือพิจารณาสอบสวนข้อเท็จจริงใด ๆ อันอยู่ในขอบเขตแห่งอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ

4.4 ปัญหาเกี่ยวกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทย

องค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทยปัจจุบัน อยู่ในรูปแบบของหน่วยราชการ คือ กระทรวงคมนาคม และกรมการขนส่งทางอากาศ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทยขึ้นหลากหลายประการดังต่อไปนี้

4.4.1 ปัญหาการแทรกแซงของฝ่ายการเมือง

ปัญหาการแทรกแซงของฝ่ายการเมืองนี้ มาจากโครงสร้างขององค์กรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศไทยปัจจุบัน คือ กรมการขนส่งทางอากาศ ซึ่งเป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่อยู่ในระบบราชการ ซึ่งดำเนินงานโดยบุคลากรที่เป็นข้าราชการประจำ จึงทำให้ฝ่ายการเมืองในฐานะรัฐมนตรีเจ้าของกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรี สามารถเข้ามาแทรกแซงการดำเนินงานของข้าราชการประจำได้ นอกจากนี้ในส่วนของคณะกรรมการการบินพลเรือนที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในวงข้อบังคับเกี่ยวกับการบินพลเรือนของประเทศไทย โครงสร้างของคณะกรรมการการบินพลเรือนยังประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในฐานะประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่ง

เป็นข้าราชการฝ่ายการเมือง จึงส่งผลให้ฝ่ายการเมืองสามารถเข้ามาแทรกแซงการบินพลเรือนของประเทศไทยทั้งในด้านความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจได้

4.4.2 ปัญหาการไม่แยกองค์กรกำกับดูแลออกจากองค์กรดำเนินการ

ปัญหาการไม่แยกองค์กรกำกับดูแลออกจากองค์กรดำเนินการนี้ เกิดจากการที่กรมการขนส่งทางอากาศ ในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนทั้งหมดของประเทศไทย ยังคงมีภารกิจส่วนหนึ่งในฐานะเป็นผู้ดำเนินการสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ภายในประเทศควบคู่กันไปด้วย จึงทำให้เกิดการขัดแย้งกันในการปฏิบัติหน้าที่ ในเรื่องการกำกับดูแลตรวจสอบ และควบคุมมาตรฐานในการดำเนินงานของสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ เนื่องจาก หน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลตรวจสอบ และควบคุมมาตรฐานการดำเนินงานของสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และผู้ดำเนินงานสนามบินเป็นหน่วยงานเดียวกัน จึงก่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ไม่มีประสิทธิภาพ ไม่เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

4.4.3 ปัญหาด้านความคล่องตัวในการดำเนินงาน

โดยที่กรมการขนส่งทางอากาศอยู่ในระบบราชการ ที่ต้องดำเนินการตามสายการบังคับบัญชา ตามลำดับและขั้นตอนของทางราชการ ทำให้การดำเนินงานไม่มีความคล่องตัว ทำให้การพัฒนาด้านการบินพลเรือนเป็นไปได้ช้า ประกอบกับสภาพการณ์ของกิจการการบินพลเรือนเป็นกิจการที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วในด้านเทคโนโลยี จึงส่งผลทำให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยไม่สามารถพัฒนาได้ทันกับการพัฒนาด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

4.4.4 ปัญหาด้านความชำนาญการ

ปัญหาด้านความชำนาญการนี้ เกิดจากการที่องค์กรที่มีอำนาจหน้าที่ในการวางกฎเกณฑ์ หรือระเบียบ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน คือ คณะกรรมการการบินพลเรือนที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งที่มีอำนาจออกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ให้เป็นไปตามภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แล้ว จะเห็นได้ว่าบุคคลที่เข้ามาดำรงตำแหน่งคณะกรรมการการบิน

พลเรือน ไม่ใช่บุคคลที่อยู่ในอุตสาหกรรมการบิน หรือมีความเชี่ยวชาญด้านการบินโดยตรง ทั้งคณะกรรมการการบินพลเรือนเองก็ไม่ใช่องค์กรที่ทำหน้าที่ประจำ จึงขาดความรู้และความเชี่ยวชาญในเรื่องกิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศไทย จึงส่งผลต่อการพัฒนาการบินพลเรือนของไทย ที่ไม่สามารถพัฒนาให้เป็นไปอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ทันต่อการพัฒนาของต่างประเทศ

4.4.5 ปัญหาเรื่องอำนาจหน้าที่ทับซ้อนกันระหว่างองค์กร

ปัญหาเรื่องอำนาจหน้าที่ทับซ้อนกันระหว่างองค์กร เกิดจากการที่องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนของประเทศไทยในปัจจุบัน มีหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเข้ามาเกี่ยวข้องและดำเนินการ โดยไม่ได้มีการแบ่งแยกอำนาจหน้าที่ระหว่างองค์กรทั้งหลายนี้ไว้อย่างชัดเจน จึงมีความจำเป็นที่ต้องสร้างองค์กรที่เป็นศูนย์กลางของการกำกับดูแลการบินพลเรือนในประเทศไทยขึ้น เพราะแม้ในทางปฏิบัติปัจจุบัน จะเป็นที่ทราบกันว่ากรมการขนส่งทางอากาศเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนของประเทศไทย แต่มิได้มีการกำหนดบทบาทและอำนาจหน้าที่ไว้ชัดเจนตามกฎหมายแต่ประการใด

4.4.6 ปัญหาด้านการขาดแคลนบุคลากร

ปัญหาด้านการขาดแคลนบุคลากร มีที่มาจากเรื่องการกำหนดค่าตอบแทนแก่บุคลากรในหน่วยงาน โดยเฉพาะหน่วยงานที่อยู่ในระบบราชการ จะได้รับค่าตอบแทนที่ค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับบุคลากรในภาคเอกชน จึงเกิดการขาดแคลนบุคลากรของภาครัฐในกิจกรรมการบินพลเรือน เช่น ตำแหน่งเจ้าหน้าที่ตรวจสภาพอากาศยานของกรมการขนส่งทางอากาศ ซึ่งคุณสมบัติเฉพาะตำแหน่งกำหนดให้ต้องได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ จะได้รับค่าตอบแทนตามอัตราเงินเดือนของข้าราชการ พลเรือนเช่นเดียวกับข้าราชการอื่น ๆ ซึ่งถ้าเจ้าหน้าที่เหล่านี้ออกไปทำงานกับสายการบินเอกชนจะได้รับค่าตอบแทนที่สูงกว่าเงินเดือนหลายเท่าตัว จึงทำให้บุคลากรในตำแหน่งนี้ขาดแคลน

4.4.7 ปัญหาด้านความล่าช้าในการวางกฎเกณฑ์

ปัญหาด้านความล่าช้าในการวางกฎเกณฑ์ มาจากการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มีการปรับปรุงภาคผนวกและข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติแนบท้ายอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 ให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา และกำหนดให้รัฐภาคีต้องแก้ไขปรับปรุงกฎหมายภายในของ

ตนให้เป็นไปตามข้อแก้ไขดังกล่าว แต่เนื่องจากกระบวนการออกกฎหมายของประเทศไทยในระดับพระราชบัญญัติและกฎกระทรวงต้องผ่านกระบวนการที่ต้องใช้เวลาในการยกร่าง ประกอบกับกรมการขนส่งทางอากาศในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง ยังขาดแคลนบุคลากรที่จะมาทำหน้าที่ติดตามและแก้ไขกฎหมายภายในให้สอดคล้องเป็นไปตามภาคผนวก จึงทำให้ในบางกฎเกณฑ์ที่มีผลบังคับใช้กับประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีแล้วเป็นระยะเวลาานแต่กลับยังไม่มี การออกกฎหมายภายในมารองรับแต่อย่างใด

4.4.8 ปัญหาด้านการดำเนินการบังคับตามกฎหมาย

ปัญหาด้านการดำเนินการบังคับตามกฎหมายนี้ มาจากบทกำหนดโทษตามที่บัญญัติไว้ใน หมวด 9 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นโทษทางอาญาอันเป็นอำนาจของพนักงานสอบสวน โดยที่ไม่มีกลไกอื่นใดของกรมการขนส่งทางอากาศในฐานะหน่วยงานกำกับดูแล ที่จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ดำเนินการด้านการบินพลเรือน ทั้งบทกำหนดโทษในปัจจุบันยังมีโทษที่ค่อนข้างเบา ไม่ก่อให้เกิดการเกรงกลัวของผู้ดำเนินการด้านการบินพลเรือน ในการกระทำผิดกฎหมายเมื่อเทียบกับรายได้ที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น ๆ

4.4.9 ปัญหาด้านการขัดกันในการปฏิบัติหน้าที่

ปัญหาด้านการขัดกันในการปฏิบัติหน้าที่ คือ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ ในฐานะพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย ยังเป็นหนึ่งในคณะกรรมการการบินพลเรือนโดยตำแหน่ง และยังเป็นคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุอากาศยานแห่งชาติ รวมทั้งการเป็นกรรมการในวิสาหกิจที่อยู่ในการกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางอากาศ จึงเกิดการขัดแย้งกันในด้านหน้าที่ในการกำกับดูแล การตรวจสอบและควบคุมผู้ดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย จึงควรต้องมีการแบ่งแยกหน้าที่ให้ชัดเจนไม่ให้เกิดการซ้ำซ้อนกัน