

ข. พ.ร.บ.การเดินอากาศ (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2525

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ คือ เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมชั้นสูงไว้ท้ายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 ทำให้ไม่สะดวกในการปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจ และโดยที่ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในพระราชบัญญัติแยกได้เป็นสองลักษณะ คือ ค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าภาษี และค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการ จึงสมควรยกเลิกการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมชั้นสูงไว้ท้ายพระราชบัญญัติ และสมควรแยกประเภทของค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าภาษีและค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการออกจากกัน โดยกำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีที่จะออกกฎกระทรวงกำหนด “อัตรา” ที่จะเรียกเก็บสำหรับค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าภาษี และมีอำนาจกำหนด “อัตราชั้นสูง” สำหรับค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการ และให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำหนดอัตราที่จะเรียกเก็บสำหรับค่าธรรมเนียมที่มีลักษณะเป็นค่าบริการ ซึ่งต้องไม่เกินอัตราที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

หมวด 3 องค์กรบริหารการบิน

บทที่ 1 องค์กรบริหารการบินระหว่างประเทศ

1.1 องค์กรบริหารการบินที่เป็นของรัฐ (Governmental Organization)

1.1.1 องค์กรบริหารการบินที่ถูกยกเลิกแล้ว

ก. **The International Commission For Aerial Navigation** อักษรย่อว่า I.C.A.N. หรือ C.I.N.A.

คณะกรรมการเดินอากาศระหว่างประเทศที่มีอักษรย่อว่า I.C.A.N. หรือ C.I.N.A. นี้ก่อตั้งขึ้นโดยอนุสัญญาปารีส ค.ศ.1919 (ตามมาตรา 34 ของอนุสัญญา) โดยมีหน้าที่วางระเบียบในการเดินอากาศให้เป็นไปตามความตกลงในอนุสัญญา

ภายใต้ มาตรา 80 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 ให้ยกเลิก อนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1919 ดังนี้ I.C.A.N. จึงได้สลายตัวลง และถูกเข้าแทนที่โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (I.C.A.O.) ที่จัดตั้งขึ้นโดย อนุสัญญาชิคาโก

ข. **The International Private air law Congress** (Conferences Internationales de Droit Prive Aerien) อักษรย่อว่า C.I.D.P.A.

C.I.D.P.A. ได้สถาปนาและจัดประชุมขึ้นเป็นครั้งแรกที่กรุงปารีส ค.ศ.1925 ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากประเทศต่าง ๆ 43 ประเทศ และเหตุผลในการจัดตั้ง C.I.D.P.A. ก็เนื่องจาก I.C.A.N. ซึ่งจัดตั้งโดยอนุสัญญาปารีส ค.ศ.1919 นั้น เป็นองค์กรทางกฎหมายระหว่างประเทศ แผนกคดีเมือง เช่น เรื่องอธิปไตยของรัฐ ในขณะที่ประเทศต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาปารีสหรือไม่ก็ตาม พยายามที่จะจัดตั้งระบบกฎหมายอากาศระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลขึ้น เช่น การรับขนทางอากาศ ฯลฯ ให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน

งานชิ้นสำคัญของ C.I.D.P.A. ในคราวประชุมครั้งแรก ก็คือ จัดตั้งคณะทำงานถาวร และคณะกรรมการร่างขึ้น (Permanent Working and Drafting Committee) ซึ่งก็คือ C.I.T.E.J.A. ซึ่งจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

การประชุมของ C.I.D.P.A. ก็เพื่อวัตถุประสงค์ที่จะถกเถียงปัญหาและลงนามในร่างอนุสัญญาที่เสนอโดย C.I.T.E.J.A. และอนุสัญญาที่ลงนามโดย C.I.D.P.A. จะมีผลใช้บังคับก็ต่อเมื่อมีการให้สัตยาบัน ระหว่าง ค.ศ.1925 ถึง ค.ศ.1938 C.I.D.P.A. ได้จัดประชุมขึ้น 4 ครั้ง และได้ลงนามในอนุสัญญา 4 ฉบับ พร้อมทั้งพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอีก 1 ฉบับ

ในปัจจุบัน ถึงแม้ว่า C.I.D.P.A. ยังไม่ถูกยกเลิกไปในทางทฤษฎี แต่ในทางภาคปฏิบัติ ถือว่าได้ถูกยกเลิกไปแล้ว โดยประเทศส่วนใหญ่ถือว่า C.I.D.P.A. ถูกยกเลิกโดยสมัชชาของ I.C.A.O.

ก. Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriens อักษรย่อว่า C.I.T.E.J.A.

ดังที่ได้กล่าวมาในข้อ ข.แล้วว่า C.I.T.E.J.A. คือคณะทำงานถาวรและคณะกรรมการวิชาการร่าง ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดย C.I.D.P.A. เพื่อที่จะจัดระบบกฎหมายอากาศระหว่างประเทศแผนกบุคคลให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ดังนั้น C.I.T.E.J.A. จึงประกอบด้วยนักกฎหมายที่มีความชำนาญพิเศษในทางด้านกฎหมายอากาศ ซึ่งแต่งตั้งจากรัฐบาลของประเทศที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และคณะนักกฎหมายถาวรนี้อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของเลขาธิการ

การบริหารงานของ C.I.T.E.J.A. ได้แบ่งแยกออกเป็น 4 อนุกรรมการที่เรียกว่า คณะกรรมการ และแต่ละคณะกรรมการจะรับผิดชอบศึกษาค้นคว้ากฎหมายลักษณะพิเศษ โดยเฉพาะในแต่ละสาขา คณะกรรมการหลักจะประชุมโดยทั่วไปปีละ 1 ครั้ง ส่วนคณะกรรมการจะประชุมปีละ 2 ครั้ง จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นพอจะเห็นได้ว่า C.I.D.P.A. มีหน้าที่ลงนามในอนุสัญญาต่าง ๆ ในขณะที่ C.I.T.E.J.A. มีหน้าที่เตรียมร่างอนุสัญญาต่าง ๆ ที่จะเสนอให้ C.I.D.P.A.

ในปัจจุบัน C.I.T.E.J.A. ได้ถูกเข้าแทนที่โดยคณะกรรมการกฎหมาย (Legal Committee) ของ I.C.A.O.

ง. The Provisional International Civil Aviation Organization อักษรย่อว่า P.I.C.A.O.

องค์กรชั่วคราวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ที่มีอักษรย่อว่า P.I.C.A.O. นี้ จัดตั้งขึ้นโดยข้อตกลงชั่วคราวว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (An Interim Agreement on International Civil Aviation) ที่ลงนาม ณ นครชิคาโก ค.ศ.1944 โดยองค์กรชั่วคราวนี้ได้จัดตั้งขึ้นใช้บังคับ ในขณะที่รอตัวอนุสัญญาชิคาโกที่จะมีผลใช้บังคับถาวร คือ วันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 1947 และเมื่อตัวอนุสัญญาชิคาโกมีผลใช้บังคับ เมื่อวันที่ 4 เมษายน ค.ศ.1947 แล้ว P.I.C.A.O. ก็โอนงานและทรัพย์สินต่าง ๆ ไปให้ I.C.A.O.

1.1.2 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ The International Civil Aviation Organization (I.C.A.O.)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นหน่วยชำนาญพิเศษของสหประชาชาติ มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่นครมอนทรีออล (Montreal) ประเทศแคนาดา องค์การนี้ก่อตั้งขึ้นตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้นที่นครชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944

ก. วัตถุประสงค์การก่อตั้ง

ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ขององค์การนี้มีเพื่อที่จะพัฒนาหลักการและหลักเทคนิคของการเดินอากาศระหว่างประเทศและทำนุบำรุงการวางแผนและพัฒนาการของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อที่จะ

(1) ประกันการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศทั่วโลกให้เป็นไปโดยปลอดภัยและเป็นระเบียบ

(2) ส่งเสริมศิลปะแห่งการออกแบบอากาศยาน และการดำเนินการบินให้ไปสู่ความมุ่งประสงค์ในทางสันติ

(3) ส่งเสริมวิวัฒนาการของการบิน ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(4) สนองความต้องการของประชาชาติของโลกในการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สม่ำเสมอ มีประสิทธิภาพและถูกหลักเศรษฐกิจ

(5) ป้องกันกษัยเศรษฐกิจ (Economic Waste) อันเกิดขึ้นโดยการแข่งขันที่ไม่ชอบด้วยเหตุผล

(6) ประกันว่าบรรดาสิทธิของรัฐผู้ทำสัญญาจะได้รับการเคารพโดยเต็มที่และประกันว่ารัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐจะมีโอกาสที่เป็นธรรมในการดำเนินการสายการบินระหว่างประเทศ

(7) หลีกเลี่ยงการเลือกปฏิบัติระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา

(8) ส่งเสริมความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ

(9) ส่งเสริมวิวัฒนาการของด้านต่าง ๆ ทั้งหมดแห่งการเดินอากาศพลเรือนระหว่างประเทศ โดยทั่ว ๆ ไป

ข. โครงสร้าง

องค์การการbinพลเรือนระหว่างประเทศประกอบด้วย สมัชชา (The Assembly) คณะมนตรี (The Council) และคณะกรรมการและคณะกรรมการ (The Committee And Commission)

(1) สมัชชา (The Assembly)

สมัชชาประกอบด้วยตัวแทนของรัฐภาคีสมาชิกทั้งหลายโดยจะมีการประชุมอย่างน้อย 1 ครั้ง ทุก 3 ปี⁽¹⁾ แต่อาจจะเรียกประชุมวิสามัญเมื่อใดก็ได้ โดยคณะมนตรี หรือโดยรัฐภาคีมีจำนวน 10 รัฐ ร่วมกันร้องขอให้มีการประชุม

รัฐภาคีทุกรัฐมีสิทธิออกเสียง 1 คะแนนเสียง โดยให้ถือจำนวนข้างมากของบรรดารัฐภาคีเป็นองค์ประชุม และการลงมติวินิจฉัยให้ถือเอาเสียงข้างมาก เว้นแต่จะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญา

อำนาจและหน้าที่หลักของสมัชชา ได้แก่ เลือกตั้งรัฐภาคีสมาชิกที่จะเข้าเป็นผู้แทนในคณะมนตรี สอบสวนรายงานของคณะมนตรี จัดตั้งคณะกรรมการช่วยงานตามที่เห็นว่าจำเป็น ออกเสียงอนุมัติงบประมาณประจำปี ตรวจสอบรายงานและอนุมัติบัญชีขององค์การพิจารณาเรื่องใด ๆ ที่อยู่ในขอบเขตของการปฏิบัติงานขององค์การ ซึ่งมีได้มีกำหนดไว้ชัดเจนว่าเป็นหน้าที่ของคณะมนตรี ฯลฯ

(2) คณะมนตรี (The Council)

คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมัชชา ประกอบด้วยรัฐภาคีสมาชิก 30 รัฐ⁽²⁾ ซึ่งสมัชชาเป็นผู้เลือกตั้ง โดยให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ 3 ปี การเลือกตั้งสมาชิกของคณะมนตรีนั้น สมัชชาจะต้องพิจารณาให้มีผู้แทนเพียงพอจาก

1. บรรดารัฐซึ่งมีความสำคัญยิ่งในการขนส่งทางอากาศ

- (1) การประชุมสมัชชาสมัยที่ 14 ที่กรุงโรม ค.ศ. 1962 ได้ตกลงกันว่าให้มีการประชุมสมัชชาหนึ่งครั้งทุกสามปี ซึ่งได้แก้ไขหลักการเดิมที่ให้มีการประชุมสมัชชาประจำปี
- (2) จำนวนสมาชิกแต่เดิมมี 21 รัฐ ในค.ศ. 1962 ได้แก้ไขเพิ่มเติมจำนวนเป็น 27 รัฐ ใน ค.ศ. 1973 ได้แก้ไขเพิ่มเติมเป็น 30 รัฐ และในสมัยประชุมสมัชชาครั้งที่ 21 ที่กรุงมอนตรียอล ประเทศแคนาดา เมื่อเดือน กันยายน-ตุลาคม ค.ศ. 1974 ได้แก้ไขเพิ่มเติมเป็น 33 รัฐ แต่การแก้ไขเพิ่มเติมจะมีผลใช้บังคับก็ต่อเมื่อรัฐภาคีสมาชิก 66 ประเทศ ได้ให้สัตยาบัน

2. บรรดารัฐ ซึ่งไม่เข้าเกณฑ์นั้น แต่ได้ให้ความอุดหนุนเป็นอย่างมากในการจัดหาเครื่องอำนวยความสะดวก สำหรับการเดินอากาศพลเรือนระหว่างประเทศ

3. บรรดารัฐ ซึ่งไม่เข้าเกณฑ์เหล่านั้น แต่ถ้าได้เลือกตั้งแล้ว เป็นที่แน่ใจว่าจะมีผู้แทนในคณะมนตรีจากบรรดาเขตแคว้นใหญ่ ๆ ของโลกในทางภูมิศาสตร์ ทั่วถึงกัน

การวินิจฉัยตกลงของคณะมนตรีจะต้องเป็นไปตามความเห็นชอบส่วนมากของสมาชิกทั้งหมดในคณะมนตรี คณะมนตรีอาจมอบอำนาจให้คณะกรรมการประกอบด้วยสมาชิกของคณะมนตรีปฏิบัติแทนได้เกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ การวินิจฉัยตกลงของคณะกรรมการใด ๆ ของคณะมนตรีนั้น รัฐผู้ทำสัญญาที่มีส่วนได้เสียอาจร้องทุกข์ต่อคณะมนตรีได้

หน้าที่ของคณะมนตรี แบ่งออกเป็นหน้าที่ในอาณัติ (Mandatory Functions) และหน้าที่ที่อนุญาตให้ทำได้ (Permissive Functions)

ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ในอาณัติได้แก่หน้าที่ที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 54 ของอนุสัญญา เช่น เสนอรายงานประจำปีต่อสมัชชา แต่งตั้งคณะกรรมการขนส่งทางอากาศชั้นชุดหนึ่ง จัดตั้งคณะกรรมการเดินอากาศชั้นชุดหนึ่ง ดูแลปฏิบัติงานฝ่ายการเงินขององค์การ ตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติที่แนะนำตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ โดยกำหนดให้มาตรฐานและวิธีปฏิบัติเป็นภาคผนวกแห่งอนุสัญญานี้ ฯลฯ

สำหรับหน้าที่ที่อนุญาตให้ทำได้ ได้แก่หน้าที่ที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 55 ของอนุสัญญา เช่น ตั้งกรรมการการขนส่งทางอากาศรองลงไปโดยถือภูมิภาคหรือเหตุอื่นเป็นมูลฐาน ศึกษาเรื่องใด ๆ อันกระทบถึงการจัดวางและการดำเนินงานการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ สืบสวนสถานการณ์ใด ๆ ซึ่งปรากฏว่าก่อให้เกิดอุปสรรคอันจะหลีกเลี่ยงได้ต่อวิวัฒนาการของการเดินอากาศระหว่างประเทศ ฯลฯ

ในด้านการปฏิบัติงาน คณะมนตรีจะเลือกตั้งนายกมนตรี (President of Council) ของคณะขึ้นเพื่อรับตำแหน่งเป็นเวลา 3 ปี เมื่อครบกำหนดแล้ว อาจได้รับเลือกตั้งกลับเป็นได้อีก นายกมนตรีไม่มีสิทธิออกเสียง และคณะมนตรีจะต้องเลือกตั้งรองนายกหนึ่งคนหรือหลายคนจากบรรดาสมาชิกของคณะ รองนายกคงมีสิทธิออกเสียงในขณะทำงานแทนนายกมนตรี อนึ่ง นายกมนตรีไม่จำเป็นต้องเลือกมาจากบรรดาผู้แทนสมาชิกของคณะมนตรี แต่ถ้าผู้แทนคนใดได้รับเลือกตั้งให้ถือว่า

ตำแหน่งของผู้นั้นว่างลงและให้รัฐที่สมาชิกนั้นเป็นผู้แทนตั้งคนใหม่มาแทน

นอกจากเลือกตั้งนายมนตรีแล้ว คณะมนตรีจะแต่งตั้งเลขาธิการ (Secretary General) ซึ่งเป็นหัวหน้าฝ่ายบริหาร และแต่งตั้งเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ตามที่จำเป็น

สำนักงานเลขาธิการขององค์การ ซึ่งมีเลขาธิการเป็นผู้บริหารงานนั้น ได้จัดแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 5 สำนักงานด้วยกัน คือ สำนักงานเดินอากาศ สำนักงานขนส่งทางอากาศ สำนักงานกฎหมาย สำนักงานช่วยเหลือทางเทคนิค (วิชาการ) สำนักงานบริหารและบริการ

ในการปฏิบัติตามหน้าที่ของนายมนตรี เลขาธิการ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ซึ่งอาจจ้างหรือใช้คนในสัญชาติของรัฐภาคีสมาชิกใด ๆ ก็ได้ แต่จะต้องไม่แสวงหาหรือรับคำสั่งจากเจ้าหน้าที่อื่นใดนอกองค์การ และในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบของตน รัฐภาคีสมาชิกแต่ละรัฐรับรองว่าจะเคารพต่อลักษณะระหว่างประเทศในความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่โดยเต็มที่ และจะไม่แสวงหาทางใช้อิทธิพลเหนือคนสัญชาติของตนในการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบของเขาเหล่านั้น

(3) คณะกรรมาธิการและคณะกรรมการ (The Commission and Committee)

คณะกรรมาธิการและคณะกรรมการของ I.C.A.O. ประกอบด้วย

1. คณะกรรมาธิการเดินอากาศ (Air Navigation Commission)
2. คณะกรรมการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Committee)
3. คณะกรรมการกฎหมาย (Legal Committee)
4. คณะกรรมการช่วยเหลือร่วมกันการบริการเดินอากาศ (Committee Joint Support of Air Navigation Service)
5. คณะกรรมการการเงิน (Finance Committee)
6. คณะกรรมการเกี่ยวกับการแทรกแซงไม่ชอบด้วยกฎหมาย (Committee on Unlawful Interference)

1. คณะกรรมการเดินอากาศ

คณะกรรมการเดินอากาศได้ถูกจัดตั้งขึ้นโดยมาตรา 56 และ มาตรา 57 ของอนุสัญญาประกอบด้วยสมาชิกภาคี 15 นาย⁽¹⁾ แต่งตั้งโดยคณะมนตรี จากประเทศภาคีสมาชิกที่เสนอรายชื่อมา บุคคลเหล่านี้จะต้องมีคุณสมบัติและความชำนาญที่สมควรทางวิทยาศาสตร์ และวิธปฏิบัติในการเดินอากาศ นายกของคณะกรรมการเดินอากาศแต่งตั้งโดยคณะมนตรี

หน้าที่ของคณะกรรมการ คือ

ก. พิจารณาและแนะนำไปยังคณะมนตรีให้ตกลงเลือกใช้ และแก้ไขภาคผนวกของอนุสัญญา

ข. จัดตั้งคณะกรรมการฝ่ายเทคนิคขึ้นตามที่เห็นว่าจำเป็น ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ จะส่งผู้แทนไปร่วมได้

ค. แนะนำคณะมนตรีในเรื่องที่เกี่ยวกับการรวบรวมและติดต่อข้อความต่าง ๆ ที่เห็นว่าจำเป็นและเป็นประโยชน์ในความก้าวหน้าของการเดินอากาศจากบรรดารัฐภาคี

2. คณะกรรมการขนส่งทางอากาศ

มาตรา 54 (ง) ได้บัญญัติให้เป็นหน้าที่ในอาณัติของคณะมนตรีที่แต่งตั้งคณะกรรมการขนส่งทางอากาศชั้นชุดหนึ่ง โดยเลือกจากผู้แทนที่เป็นสมาชิกของคณะมนตรี และให้รับผิดชอบต่อคณะมนตรีหน้าที่ของคณะกรรมการขนส่งทางอากาศมิได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญา เพียงแต่ให้คณะมนตรีเป็นผู้กำหนดหน้าที่ให้

3. คณะกรรมการกฎหมาย

คณะกรรมการกฎหมายของ I.C.A.O. ได้เข้าแทนที่ C.I.T.E.J.A. (Le Comite International Technique D'experts Juridiques Aeriens) ซึ่งเป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นเมื่อ ค.ศ. 1925 ที่ศึกษาปัญหากฎหมายอากาศทางเอกชนโดยเฉพาะ แต่ภาระหน้าที่ของคณะกรรมการกฎหมายของ I.C.A.O. มีลักษณะที่กว้างขวางกว่า กล่าวคือ ไม่เพียงแต่ศึกษาปัญหากฎหมายอากาศทางเอกชนเท่านั้น แต่ยังศึกษากฎหมายอากาศทางมหาชนด้วย

คณะกรรมการกฎหมายอากาศประกอบด้วยผู้ชำนาญพิเศษทางกฎหมาย แต่งตั้งโดยรัฐภาคีสมาชิก และแต่ละรัฐภาคีมีสิทธิออกเสียง 1 คะแนน หน้าที่ของคณะกรรมการกฎหมาย คือศึกษาและเตรียมร่างอนุสัญญาที่เกี่ยวกับกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ เพื่อปรับใช้กับประเทศส่วนใหญ่ในโลกให้ได้มากที่สุด

(1) ตัวจริงของอนุสัญญาแต่เดิมนั้นประกอบด้วยสมาชิกภาคี 12 นาย ต่อมาสมัยประชุมสมัชชา ครั้งที่ 18 ในวันที่ 7 กรกฎาคม 1971 ได้แก้ไขเพิ่มเติมจำนวนเป็น 15 นาย ซึ่งมีผลใช้บังคับ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 1974

นับตั้งแต่คณะกรรมการกฎหมายได้เข้าแทนที่ C.I.T.E.J.A. ได้ปรากฏมีอนุสัญญา ระหว่างประเทศ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมออกมาใช้บังคับ 12 ฉบับด้วยกัน ไม่ว่าจะออกโดยสมัชชา ของ I.C.A.O. หรือออกโดยการประชุมทางการทูต นอกจากนี้คณะกรรมการกฎหมายยังมี โครงการในการยกร่างกฎหมายในส่วนอื่น ๆ อีก ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในข้อความเบื้องต้น บทที่ 1

4. คณะกรรมการช่วยเหลือร่วมกันการบริการเดินอากาศ

คณะกรรมการนี้ รับผิดชอบต่อองค์กร I.C.A.O. ภายใต้บทบัญญัติในหมวดที่ 15 ของอนุสัญญาที่ว่าด้วยท่าอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

คณะกรรมการประกอบด้วยสมาชิกภาคีไม่มากกว่า 11 คน และไม่น้อยกว่า 9 คน แต่งตั้งโดยคณะมนตรีจากตัวแทนของประเทศที่เป็นสมาชิกของคณะมนตรี

5. คณะกรรมการการเงิน

คณะกรรมการการเงิน ประกอบด้วยสมาชิกไม่มากกว่า 13 คน และไม่น้อยกว่า 9 คน แต่งตั้งโดยคณะมนตรีจากตัวแทนของประเทศที่เป็นสมาชิกของคณะมนตรี มีหน้าที่ศึกษาถึง ปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับด้านการเงิน งบประมาณ โดยทั่วไปแล้วคณะกรรมการการเงินจะปฏิบัติตาม หน้าที่ที่ได้กำหนดไว้ในข้อบังคับว่าด้วยการเงิน (The Financial Regulations)

6. คณะกรรมการเกี่ยวกับการแทรกแซงไม่ชอบด้วยกฎหมาย

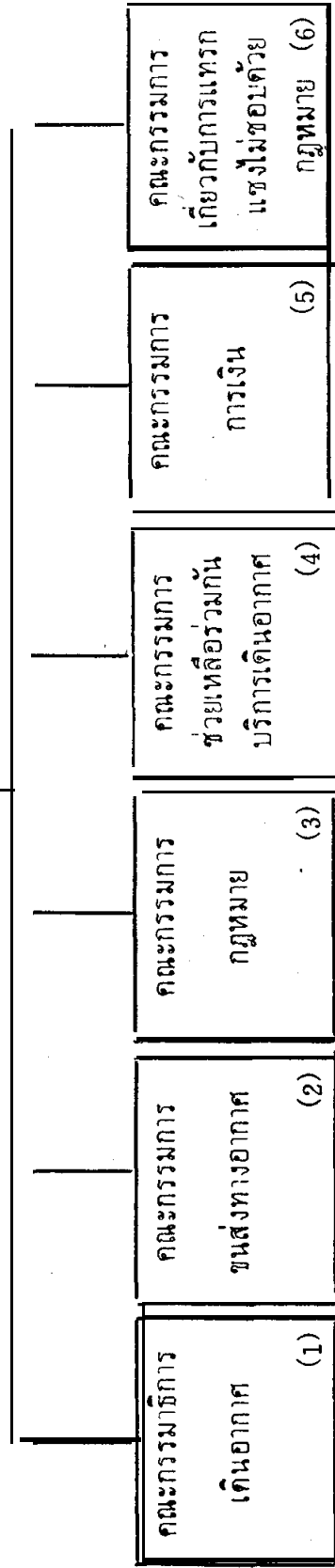
คณะกรรมการประกอบด้วยสมาชิก 15 คน แต่งตั้งโดยคณะมนตรีจากตัวแทนของ ประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกของคณะมนตรี คณะกรรมการชุดนี้ได้พิจารณาอย่างใกล้ชิดกับภาค ผนวกที่ 17 ของ I.C.A.O. ว่าด้วย การรักษาความปลอดภัย (ข้อกำหนดเกี่ยวกับการป้องกันการ บินพลเรือนจากการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย) ซึ่งทุกประเทศจะต้องให้การสนับสนุนในข้อ บัญญัติของภาคผนวกที่ 17 นี้ เพราะการแทรกแซงไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน ก่อให้เกิดผลเสียหายอย่างร้ายแรงต่อความปลอดภัยของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และในคราวประชุมสมัชชา ครั้งที่ 22 เดือนกันยายน-ตุลาคม 1977 ที่ประชุมได้เพิ่มมาตรการ อย่างรุนแรงที่จะกำจัดการแทรกแซงที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายนี้

- (1) สมาชิก 15 นาย แต่งตั้งโดยคณะกรรมการฯ ประเทศภาคที่เสนอชื่อมา
- (2) สมาชิก แต่งตั้งโดยคณะกรรมการฯ จากตัวแทนของประเทศ ซึ่งเป็นผู้แทนสมาชิกของคณะกรรมการฯ
- (3) คณะกรรมการกฎหมายตั้งขึ้นตามมติ A1-46 ของสมัชชา และเปิดให้แก่ประเทศสมาชิกทุกประเทศ

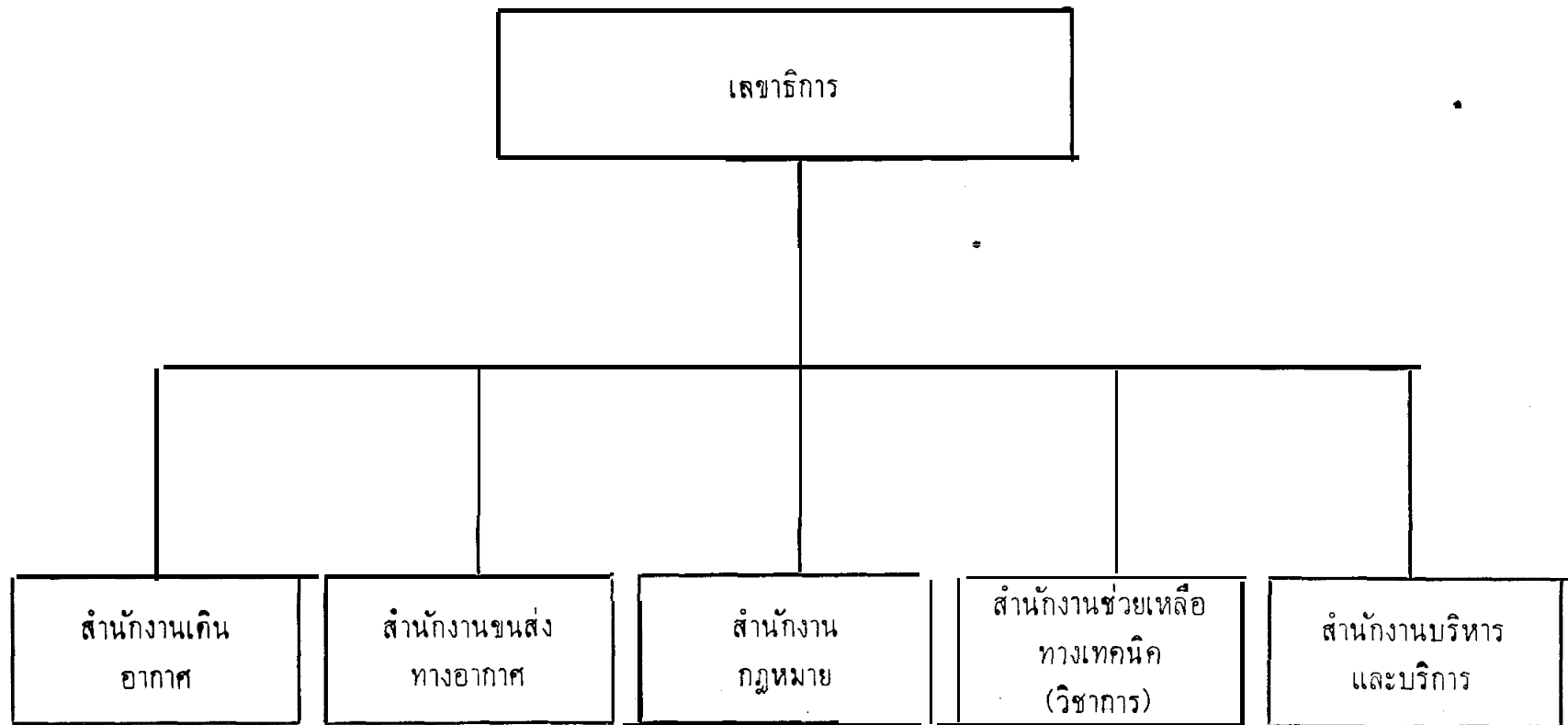
สมัชชา
จาก
ประเทศภาคีสมาชิก

คณะกรรมการ
30 ประเทศสมาชิก
เลือกตั้งโดยสมัชชา
นายกมนตรี
เลือกตั้งโดยคณะกรรมการ

- ๓ สมาชิกไม่มากกว่า 11 นาย และไม่น้อยกว่า 9 นาย แต่งตั้งโดยคณะกรรมการฯ จากตัวแทนของประเทศซึ่งเป็นผู้แทนสมาชิกของคณะกรรมการฯ
- (5) สมาชิกไม่มากกว่า 13 นาย และไม่น้อยกว่า 9 นาย แต่งตั้งโดยคณะกรรมการฯ จากตัวแทนของประเทศ ซึ่งเป็นผู้แทนสมาชิกของคณะกรรมการฯ
- (6) สมาชิก 15 นาย แต่งตั้งโดยคณะกรรมการฯ จากตัวแทนของประเทศ ซึ่งเป็นผู้แทนสมาชิกของคณะกรรมการฯ



สำนักเลขาธิการ



ก. ภาคผนวกของ I.C.A.O. (Annexes of the I.C.A.O.)

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้วางมาตรฐานระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการบินพลเรือนในด้านต่าง ๆ ที่เรียกว่าภาคผนวก เพื่อให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งมีทั้งหมด 17 ภาคผนวกด้วยกัน คือ

เรื่อง	สาระสำคัญ
1. การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่	การออกใบอนุญาตเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องบิน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุงอากาศยาน
2. กฎแห่งการเดินอากาศ	กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติ การบิน ด้วยทัศนวิสัย และการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน
3. บริการอукุณิยมหาวิทยาลัยสำหรับการเดินอากาศ ระหว่างประเทศ	การจัดบริการอукุณิยมหาวิทยาลัยสำหรับการเดินอากาศ ระหว่างประเทศ และการรายงานสภาพอากาศจากบนอากาศยาน
4. แผนภูมิเกี่ยวกับการบิน	ข้อกำหนดสำหรับ แผน ภูมิสำหรับ ใช้ ใน การ บิน ระหว่างประเทศ
5. หน่วยที่ใช้วัดในการสื่อสารระหว่างภาคพื้นดินกับบนอากาศ	ระบบการวัดที่ใช้ในการสื่อสารระหว่างภาคพื้นดินกับบนอากาศ
6. การดำเนินการบิน ก. การขนส่งทางอากาศพาณิชย์ ระหว่างประเทศ ข. การบินทั่วไประหว่างประเทศ	ข้อกำหนดซึ่งจะทำให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินการบินทั่วโลกมี ระดับความปลอดภัยไม่ต่ำกว่ามาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดไว้
7. สัญชาติของอากาศยานและเครื่องหมายจดทะเบียน	ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจดทะเบียนและเครื่องหมายของอากาศยาน
8. ความสมควรในการเดินอากาศของอากาศยาน	การรับรองและการตรวจสอบสภาพอากาศยานตามระบบที่เป็นทางการ
9. การอำนวยความสะดวก	ข้อกำหนด ข้อพึงปฏิบัติ และข้อสมบอบณะว่าด้วยเรื่อง การเข้า-ออกประเทศ สำหรับการขนส่งทางอากาศ

เรื่อง

สาระสำคัญ

10. ไทโรคมณฑลการบิน มาตรฐานของอุปกรณ์และระบบไทโรคมณฑล (เล่ม 1) ขั้นตอนในการสื่อสาร (เล่ม 2)
11. บริการจราจรทางอากาศ การจัดตั้งและดำเนินบริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริการข่าวสารการบินและบริการเตือนภัย
12. การค้นหาและช่วยเหลือ การจัดหน่วยงานและบริการตลอดจนอุปกรณ์ต่างๆ ที่จำเป็นในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
13. การสอบสวนอุบัติเหตุอากาศยาน การแจ้ง การสอบสวน และการรายงานอุบัติเหตุอากาศยาน
14. สนามบิน ข้อกำหนดสำหรับการออกแบบและอุปกรณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับสนามบิน
15. บริการข่าวสารการบิน วิธีการรวบรวมและส่งข่าวสารการบินที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติการบิน
16. เสียงอากาศยาน ข้อกำหนดสำหรับการรับรองเสียงของอากาศยาน หน่วยที่ใช้วัดเสียงเพื่อวางแผนการใช้พื้นที่
17. การรักษาความปลอดภัย ข้อกำหนดเกี่ยวกับการป้องกันการบินพลเรือนจากการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมาย

ในส่วนที่เกี่ยวกับภาคผนวกนี้ ประเทศไทยซึ่งเป็นภาคีสมาชิกขององค์การฯ⁽¹⁾ และอาศัยอำนาจตามมาตรา 15 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ให้คณะกรรมการการบินพลเรือน โดยอนุมติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับ ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในภาคผนวกและบทแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกของอนุสัญญา (ดูข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 4 ฉบับที่ 12 และฉบับที่ 21)

(1) ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา เมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2490

ง. ความสัมพันธ์ระหว่าง I.C.A.O. และองค์การระหว่างประเทศอื่น ๆ

(1) ความสัมพันธ์กับองค์การสหประชาชาติ

ใน ค.ศ.1946 ภายใต้มาตรา 64 ของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ.1944 ได้มีการทำข้อตกลงระหว่าง I.C.A.O. กับสหประชาชาติ ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม ค.ศ.1947 และภายใต้ข้อตกลงนี้เองมีผลทำให้ I.C.A.O. กลายเป็นหน่วยงานพิเศษขององค์การสหประชาชาติ I.C.A.O. ในฐานะที่เป็นหน่วยงานพิเศษขององค์การสหประชาชาติได้มีส่วนสำคัญในการขยายโครงการช่วยเหลือทางเทคนิค เพื่อพัฒนาทางเศรษฐกิจแก่ประเทศที่กำลังพัฒนาให้กับองค์การสหประชาชาติ

(1) ความสัมพันธ์กับองค์การระหว่างประเทศอื่น ๆ ขององค์การสหประชาชาติ

เนื่องจากงานพัฒนาในด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นงานที่มีลักษณะที่กว้างขวางมากจึงจำเป็นต้องติดต่อประสานงานกับองค์การระหว่างประเทศอื่น ๆ ขององค์การสหประชาชาติ เช่น องค์การอุตุนิยมวิทยาโลก (World Meteorological Organization) สหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ (International Telecommunication Union) องค์การอนามัยโลก (World Health Organization) สหภาพสากลไปรษณีย์ (Universal Postal Union)

นอกจากนี้ I.C.A.O. ยังมีส่วนร่วมกับองค์การระหว่างประเทศที่ไม่ใช่ของรัฐ (Non-Governmental Organization) เช่น สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association) หรือที่เรียกอีกชื่อย่อว่า I.A.T.A. สมาคมสหพันธ์นักบินของสายการบินระหว่างประเทศ (International Federation of Air Line Pilot Association) ซึ่งเรียกอีกชื่อย่อว่า I.F.A.L.P.A. ฯลฯ

(3) ความสัมพันธ์กับองค์การที่ก่อตั้งขึ้นตามข้อตกลงระดับภูมิภาค⁽¹⁾

I.C.A.O. มีความสัมพันธ์กับองค์การที่ก่อตั้งขึ้นตามข้อตกลงระดับภูมิภาคในด้านเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ เช่น “Eurocontrol” (ก่อตั้งขึ้นในทวีปยุโรป ค.ศ.1960) “A.S.E.C.N.A.” (ก่อตั้งในทวีปแอฟริกา ค.ศ.1959) ฯลฯ

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้น พอที่จะสรุปได้ว่าองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศก็มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการบินพลเรือนระหว่างประเทศในฐานะที่เป็นตัวกลางผู้ประสานงาน

(1) ดูรายชื่อข้อตกลงระหว่างประเทศระดับภูมิภาคหน้า 66

กับรัฐบาลประเทศต่าง ๆ. ทวีโลกให้มีการปฏิบัติการบินด้วยมาตรฐานเดียวกัน และมีความร่วมมือประสานงานกันในด้านต่าง ๆ ทำให้การดำเนินการบินเป็นไปอย่างสม่ำเสมอ ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ

สำหรับประเทศไทยเราได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2490 ปัจจุบันได้จัดส่งเงินอุดหนุนแก่องค์การฯ ปีละประมาณหนึ่งล้านบาท เงินจำนวนนี้เมื่อคิดเทียบมูลค่าของเงินอุดหนุนที่องค์การฯ ได้รับจากประเทศต่าง ๆ ทวีโลกรวมกันมีค่าเป็น ร้อยละ 0.3 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมีสำนักงานประจำภูมิภาค 6 แห่ง คือ ที่โคโร (ประเทศอียิปต์) ดาการ์ (ประเทศเซเนกัล) ลิมา (ประเทศเปรู) เม็กซิโกซิตี (ประเทศเม็กซิโก) ปารีส (ประเทศฝรั่งเศส) และที่กรุงเทพฯ (ประเทศไทย) ซึ่งอยู่ที่ศาลาสันติธรรม กรุงเทพมหานคร

1.1.3 ความร่วมมือระดับภูมิภาคเกี่ยวกับการบินพาณิชย์

นอกจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งบริหารการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศแล้ว ยังมีองค์การบริหารการบินพาณิชย์ระดับภูมิภาค ซึ่งบังคับใช้ระหว่างรัฐในภูมิภาคเดียวกัน เช่น

ก. คณะกรรมาธิการยุโรปว่าด้วยการบินพาณิชย์ (La Commission Europeenne de L'Aviation Civile) อักษรย่อ C.E.A.C. ก่อตั้งขึ้นเมื่อ ค.ศ.1954 ที่สตาร์บูร์ก (Strasbourg) ประเทศฝรั่งเศส

ข. คณะกรรมาธิการแอฟริกาว่าด้วยการบินพาณิชย์ (La Commission Africaine de L'Aviation Civile) อักษรย่อว่า C.A.F.A.C. ก่อตั้งที่อะดิสอะบาบา (นครหลวงเอธิโอเปีย) เมื่อวันที่ 17 มกราคม ค.ศ.1969

ค. คณะกรรมาธิการกลุ่มประเทศลาตินอเมริกาว่าด้วยการบินพาณิชย์ (La Commission Latino-Americane de L'Aviation Civile) อักษรย่อ C.L.A.C. ก่อตั้งที่เม็กซิโก เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม ค.ศ.1973

1.2 องค์การบริหารการบินที่ไม่ใช่ของรัฐ (Non-Governmental Organization)

1.2.1 องค์การบริหารการบินที่ถูกยกเลิกแล้ว

สมาคมการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Traffic Association)

สมาคมการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศถือได้ว่าเป็นองค์การแรกทางภาคเอกชนที่
รับขนทางอากาศ ตั้งขึ้น ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม ค.ศ.1919

วัตถุประสงค์ขององค์การ ก็คือมุ่งหมายที่จะรวบรวมกฎเกณฑ์ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน
เกี่ยวกับเงื่อนไขของการให้บริการการบินของบริษัทสายการบินต่าง ๆ ในหมู่ประเทศสมาชิก

ใน ค.ศ.1939 มีสมาชิกทั้งหมด 29 บริษัท จากบริษัทการบินส่วนใหญ่ในทวีป
ยุโรป และบริษัทการบินบางบริษัทในสหรัฐอเมริกาและในเอเชียที่มีการรับขนทางอากาศระหว่าง
ประเทศ สมาคมการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศถูกเข้าแทนที่โดยสมาคมขนส่งทางอากาศ
ระหว่างประเทศ (I.A.T.A.) ซึ่งจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

1.2.2 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association)

สมาคมขนส่งทางอากาศ หรือที่มีอีกชื่อย่อว่า I.A.T.A. ก่อตั้งขึ้น เมื่อวันที่ 19
เมษายน ค.ศ.1945 ที่นครฮาวานา ประเทศคิวบา และได้มีการประชุมสมัชชาทั่วไปครั้งแรก
แรก เมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ.1945 ณ นครมอสโคว์ ประเทศสหภาพโซเวียต สำหรับเหตุผลในการก่อตั้ง
ก็เนื่องจากบริษัทการบินของประเทศต่าง ๆ ได้ประสบปัญหาเกี่ยวกับการขยายตัวอย่างรวดเร็ว
ของการบริการการบินพาณิชย์ในตอนปลายสงครามโลกครั้งที่สอง ดังนั้น สมาคมรับขนทาง
อากาศระหว่างประเทศจึงได้ถูกก่อตั้งขึ้น และได้เข้าแทนที่สมาคมการจราจรทางอากาศระหว่
งประเทศ ซึ่งตั้งขึ้นเมื่อ ค.ศ.1919

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเป็นองค์การที่ประกอบด้วยบริษัทการบินที่ทำ
การบินระหว่างประเทศและภายในประเทศที่บินประจำมีกำหนดเกือบ 120 บริษัท และมากกว่า
70 ประเทศ ที่ร่วมตัวกันบริการรับใช้การรับขนทางอากาศ

เพื่อที่จะศึกษาในรายละเอียดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เราจะศึกษา
ในหัวข้อต่อไปนี้ คือ

ก. วัตถุประสงค์การก่อตั้ง

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีวัตถุประสงค์

(1) เพื่อส่งเสริมให้มีการขนส่งทางอากาศปลอดภัย สม่ำเสมอ และถูกหลักเศรษฐกิจอัน
จะเป็นผลดีแก่ประเทศชาติของโลกและเพื่อทำนุบำรุงการพาณิชย์และศึกษาปัญหาต่าง ๆ ที่
เกี่ยวข้อง

(2) เพื่อหาทางให้มีการร่วมมือกันในระหว่างวิสาหกิจด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศสมาชิกซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงหรือโดยทางอ้อมกับบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

(3) เพื่อประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และองค์การระหว่างประเทศอื่น ๆ

ข. โครงสร้างของ I.A.T.A.

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศประกอบด้วย

(1) สมัชชา (The Assembly)

ที่ประกอบด้วยสมาชิกทั้งหลายซึ่งจะมีการประชุมสมัชชาประจำปีทั่วไปในแต่ละปี อย่างไรก็ตามก็สามารถที่จะเรียกประชุมกรณีพิเศษได้ (นอกเหนือจากการประชุมสามัญประจำปี) ถ้าหากสมาชิกสามัญจำนวนหนึ่งในสาม ร้องขอต่อคณะกรรมการบริหารให้มีการประชุม การตกลงวินิจฉัยใช้เสียงข้างมาก

(2) คณะกรรมการบริหาร (The Executive Committee)

ประกอบด้วยสมาชิก 21 นาย เลือกตั้งโดยสมัชชา และเป็นตัวแทนถาวร เพื่อที่ควบคุมดูแลกิจการของสมาคมให้ดำเนินการให้เป็นไปโดยเรียบร้อย

คณะกรรมการบริหารจะมีประธานคณะกรรมการบริหาร ซึ่งสมัชชาเป็นผู้เลือกตั้งและอยู่ในตำแหน่ง 1 ปี อื่นๆคณะกรรมการบริหารยังได้ก่อตั้งคณะกรรมการอื่น ๆ อีก เช่น

— **คณะกรรมการการเงิน** มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการคิดบัญชี การชำระหนี้ การหักกลบลบหนี้ การจ่ายค่าชดเชย ในระหว่างหมู่สมาชิกด้วยกัน โดยมีสถานที่ที่เรียกกันว่า Clearing House เป็นผู้ดำเนินการ นอกจากนี้ยังมีหน้าที่รับผิดชอบในด้านปัญหาประกันภัย สถิติ ฯลฯ

— **คณะกรรมการกฎหมาย** มีหน้าที่รับผิดชอบในการค้นคว้าศึกษา และร่วมมือกับคณะกรรมการกฎหมายของ I.C.A.O ในการร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพื่อผลประโยชน์ร่วมกันของการจราจรทางอากาศ และผลประโยชน์ร่วมกันในหมู่สมาชิกที่จะร่างกฎเกณฑ์เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการรับขนทางอากาศ

— **คณะกรรมการทางเทคนิค (วิชาการ)** มีหน้าที่รับผิดชอบ เช่นเดียวกับคณะกรรมการการเดินทางอากาศของ I.C.A.O. แต่หน้าที่และความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการทางเทคนิคอยู่ในลักษณะที่แคบกว่า

– คณะกรรมการการจราจร (ขนส่ง) มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจราจร (ขนส่ง) ระหว่างประเทศ (ขนส่งผู้โดยสาร สินค้าไปรษณีย์) เพื่อที่จะหาวิธีการประสานให้เข้ากันในเรื่องอัตราค่าโดยสาร ตารางเวลา และเอกสารต่าง ๆ เกี่ยวกับวิธีการรับขน

(3) ผู้อำนวยการทั่วไป (Director General)

ผู้อำนวยการทั่วไปของ I.A.T.A. มีลักษณะเช่นเดียวกับ I.C.A.O. และมีสำนักงานของตนเอง โดยมีการบริหารงานแบ่งออกเป็นฝ่ายการเงิน ฝ่ายบริหาร ฝ่ายสถิติ ฝ่ายความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และเลขาธิการ ของคณะกรรมการการเงิน กฎหมายวิชาการและการจราจร (ขนส่ง)

I.A.T.A. มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่นครมอนตรียอล ประเทศแคนาดา สำนักงานย่อยเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าโดยสาร Traffic Conference ตั้งอยู่ที่ นิวยอร์ก ปารีส และสิงคโปร์ สำหรับสถานที่ชำระบัญชี (ชำระหนี้ หักกลบหนี้ ฯลฯ) ที่เรียกว่า Clearing House ตั้งอยู่ที่ลอนดอน โดยมีสำนักงานที่เรียกว่า Enforcement Office ที่ให้บริษัทการบินสมาชิก ปฏิบัติให้เป็นไปตามมติของ I.A.T.A. ตั้งอยู่ที่นิวยอร์ก และสำนักงานประสานงานด้านเทคนิค (วิชาการ) ที่เรียกว่า Technical Liaison Offices ตั้งอยู่ กรุงเทพฯ และริโอ เดอจาเนโร ในปัจจุบันบริษัท การบินไทย จำกัด ยังไม่ได้เป็นสมาชิกของ I.A.T.A.

ค. สมาชิก

สมาชิก I.A.T.A. แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ สมาชิกสามัญ และสมาชิกวิสามัญ โดยมีการกำหนดคุณสมบัติ ดังนี้

วิสาหกิจด้านการขนส่งทางอากาศที่ดำเนินบริการเดินอากาศแก่สาธารณชนเพื่อค่าจ้าง โดยได้รับอนุญาตให้ทำการบินรับขนผู้โดยสาร ไปรษณีย์ หรือสินค้า ภายใต้เครื่องหมายประเทศซึ่งเป็นสมาชิกองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และทำการบินระหว่างอาณาเขตของสองประเทศขึ้นไป ให้ถือเป็นสมาชิกสามัญ

วิสาหกิจด้านการขนส่งทางอากาศใด ๆ ขาดคุณสมบัติตามข้างต้นให้ถือเป็นสมาชิกวิสามัญ

ใน ค.ศ.1979 I.A.T.A. มีสมาชิกสามัญทั้งหมด 85 บริษัท และมี 18 บริษัทที่เป็นสมาชิกวิสามัญ สถานะภาพของสมาชิกวิสามัญก็ได้รับผลประโยชน์บางประการจากการบริการทางเทคนิค (วิชาการ) เท่านั้น

1.2.4. ระบบกำหนดอัตราค่าโดยสาร (I.A.T.A. Traffic Conference)

ระบบกำหนดอัตราค่าโดยสารแบ่งออกเป็น 3 เขต ดังนี้ .-

Traffic Conference No 1. มีขอบเขตดังนี้ ทวีปอเมริกาเหนือ และ ทวีปอเมริกาใต้ ทั้งหมดรวมทั้งเกาะใกล้เคียง คือ กรีนแลนด์ เบอมิวดา หมู่เกาะอินเดียนตะวันตก และเกาะต่าง ๆ ในทะเลแคริบเบียน หมู่เกาะชาวาย รวมทั้งเกาะมิดเวย์ และฮาล์ไมรา

Traffic Conference No 2. มีขอบเขตดังนี้ ยุโรปทั้งหมด รวมทั้งบางส่วนของรัสเซียซึ่งอยู่ในยุโรป เกาะต่าง ๆ ใกล้เคียง เกาะไอซ์แลนด์ หมู่เกาะอะซอร์ส ทวีปแอฟริกาทั้งหมด และเกาะต่าง ๆ ใกล้เคียง เกาะอีสเตอร์และส่วนของทวีปเอเชียที่อยู่ทางตะวันตก รวมทั้งประเทศอิหร่าน

Traffic Conference No 3. มีขอบเขตดังนี้ ทวีปเอเชียและเกาะใกล้เคียง (ยกเว้นส่วนที่รวมอยู่ใน Traffic Conference No 2) หมู่เกาะอินเดียนตะวันตก ออสเตรเลีย และเกาะต่าง ๆ ในมหาสมุทรแปซิฟิก (ยกเว้นส่วนที่รวมอยู่ใน Traffic Conference No 1)

การกำหนดอัตราค่าโดยสาร การรับขนระหว่างประเทศให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันนี้ จะต้องมีการปรึกษารวบรวมกับรัฐบาลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเสียก่อนว่าเห็นชอบด้วยกับอัตราค่าโดยสารที่กำหนดขึ้นหรือไม่ (ยังมีการเข้าใจผิดว่า I.A.T.A. เป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสารแต่ผู้เดียว) และเมื่อรัฐบาลประเทศต่าง ๆ เห็นชอบด้วยแล้วก็มีผลใช้บังคับได้ มติของที่ประชุมในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร จะถูกควบคุมดูแลโดยแผนกควบคุมเพื่อให้ปฏิบัติให้เป็นไปตามมติของ I.A.T.A. ที่เรียกว่า Enforcement Section โดยถือว่า บริษัทการบินสมาชิกทุกบริษัทมีพันธะจะต้องปฏิบัติตามมติดังกล่าว

พอจะกล่าวโดยสรุปได้ว่า I.A.T.A. เป็นข้อตกลงหลายฝ่ายหรือข้อตกลงพหุภาคีของสายการบิน (Multilateral Interline Agreements) ซึ่งมีผลทำให้บริการของสายการบินต่าง ๆ ทั่วโลกประสานเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ทำให้เกิดความเป็นระเบียบและความสะดวกในการบริการขนส่งทางอากาศ ในระบบการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน การสำรองที่นั่งและเป็นผู้ชำระบัญชีระหว่างสายการบินของประเทศสมาชิกด้วยกัน ฯลฯ เช่น ผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วโดยสารนั้นเดินทางโดยเครื่องบินของสายการบินใดก็ได้ที่เป็นสมาชิกตามเวลาที่ต้องการ

บทที่ 2

องค์การบริหารการบินในประเทศไทย

2.1 องค์การบริหารการบินในประเทศไทย

องค์การบริหารการบินแห่งประเทศไทย อยู่ในความอำนวยการของทางราชการทหาร (กระทรวงกลาโหม) กล่าวคือ ใน พ.ศ. 2456 จอมพลสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมหลวงพิชณุโลกประชานารถ ได้ทรงริเริ่มจัดตั้ง แผนกการบินทหารบกขึ้น พ.ศ. 2457 ยกฐานะแผนกการบินทหารบกขึ้นเป็น กองบินทหารบก และใน พ.ศ. 2461 ได้ยกฐานะกองบินทหารบกขึ้นเป็นกรมอากาศยานทหารบก

หลังจากที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญากรุงปารีส ค.ศ. 1919 (The Paris Convention of 1919) เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2462 เสนาบดีกลาโหม ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่อำนวยการในกิจการเกี่ยวกับเรื่องการเดินทางอากาศทั้งปวง ได้นำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2465 ขึ้นทูลเกล้าพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งได้ทรงพระกรุณาให้ประกาศใช้ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2465 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2465

ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2465 นี้ ได้กำหนดเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจไว้ตามแต่กรณี เช่น เรื่องตำรวจของที่มาทางอากาศยานให้เป็นอำนาจของเสนาบดี พระคลังมหาสมบัติ ในเรื่องตำรวจให้อำนาจของเสนาบดีมหาดไทย ส่วนการอื่น ๆ ทั่วไปอันเกี่ยวกับด้านอากาศยานและการบินโดยตรงให้เป็นอำนาจของเสนาบดีกระทรวงกลาโหม เช่น การจดทะเบียนนักบิน การกำหนดเส้นทางบิน ฯลฯ

พ.ศ. 2472 ได้แยกกิจการบินพาณิชย์ออกจากกิจการทหาร เนื่องจากกิจการขนส่งทางอากาศมีบทบาททางด้านการค้ามากขึ้น ดังนั้น เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2472 กำหนดให้ กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมเป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาการ เกี่ยวกับการเดินอากาศด้วย แต่อย่างไรก็ตาม เสนาบดีกลาโหมก็ยังคงมีหน้าที่อำนวยการบินทั้งปวงอยู่โดยตลอด เฉพาะแต่กรณีถ้าจะมีการเดินอากาศเพื่อการค้าขายแล้ว ต้องได้รับสัมปทานจากกองกำกับการบินพลเรือน กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมเสียก่อน

ในปี พ.ศ. 2475 ความรับผิดชอบในเรื่องการให้สัมปทานตกอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การ ตามประกาศพระบรมราชโองการให้รวมกระทรวง

เกษตราริการกับกระทรวงพาณิชย์และกระทรวงคมนาคม ให้เป็นกระทรวงเดียวกัน ในปี พ.ศ. 2476 ได้โอนมาอยู่กองการบินพาณิชย์ กระทรวงเศรษฐกิจ ตาม พ.ร.บ. จัดตั้งกระทรวงและกรมขึ้นใหม่ 7 กระทรวง โดยยุบกระทรวงเกษตรและพาณิชย์การเสีย

พ.ศ. 2480 ประกาศใช้ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 ซึ่งยกเลิก พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2465 และ พ.ร.บ. ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 นี้ ได้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมรักษาการให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. กับมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง ดังที่ได้บัญญัติไว้ใน มาตรา 6 ของ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480

ปี พ.ศ. 2484 ได้โอนกิจการกองบินพาณิชย์ กระทรวงเศรษฐกิจไปขึ้นกับกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ตาม พ.ร.บ. ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2484 โดยตั้งกระทรวงคมนาคมขึ้นใหม่อีก และในปี พ.ศ. 2485 ได้กำหนดให้ กรมขนส่งเป็นกองขนส่งทางอากาศ ตามพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการในกรมการขนส่ง เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2485 โดยแบ่งส่วนราชการกองขนส่งทางอากาศออกเป็น 2 แผนก คือ แผนกทะเบียนและอนุญาต และแผนกควบคุมการเดินอากาศ

พ.ศ. 2491 ได้ยกฐานะกองขนส่งทางอากาศ กรมขนส่ง ขึ้นเป็นสำนักงานการบินพลเรือน ตามพระราชกฤษฎีกาวางระเบียบในราชการ กรมการขนส่ง พ.ศ. 2491 และหลังจากที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาชิคาโก ค.ศ. 1944 แล้ว และเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และหลักการของอนุสัญญาดังกล่าว ดังนั้น ใน พ.ศ. 2497 ได้ตรา พ.ร.บ. การเดินอากาศ ค.ศ. 2497 ขึ้น โดยให้ยกเลิก พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2480 และ พ.ร.บ. ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 นี้ ได้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการ ตาม พ.ร.บ. และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ ออกกฎกระทรวง กำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้าย พ.ร.บ. ตลอดจนยกเว้นค่าธรรมเนียม และกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ดังที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 6 ของ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 3 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2507

ปี พ.ศ. 2506 ได้ยกฐานะของสำนักงานการบินพลเรือน กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคมขึ้นเป็น กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ตามที่ปรากฏในปัจจุบัน

2.2 องค์การบริหารการบินในปัจจุบัน

องค์กรที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในค่านบริหารการบินในประเทศไทยแบ่งออกเป็น

- 2.2.1 กระทรวงคมนาคม โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
- 2.2.2 คณะกรรมการการบินพลเรือน
- 2.2.3 กรมการบินพาณิชย์

2.2.1 กระทรวงคมนาคม โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมเป็นองค์กรผู้บริหาร และกำหนดนโยบายค่านการบินพาณิชย์ภายในประเทศไทย และความตกลงที่เกี่ยวข้องกับระหว่างประเทศ ซึ่งขอพิจารณาแยกเป็นหัวข้อดังต่อไปนี้

ก. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตาม พ.ร.บ. ที่เกี่ยวกับกิจการการบินพาณิชย์

ทั้งนี้เห็นได้จาก พ.ร.บ. ฉบับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกิจการการบินพาณิชย์ ได้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการ ตาม พ.ร.บ. เช่น

ก. พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 โดย มาตรา 6 แห่ง พ.ร.บ. ฯ แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 3 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2507 ได้กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการตาม พ.ร.บ.

ข. ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 ได้บัญญัติให้การเดินอากาศเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค ซึ่งจะต้องได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี โดยให้อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม (ดูข้อ 3 (4) ข้อ 4 และข้อ 9 ของประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58)

ค. พ.ร.บ. การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 โดยมาตรา 4 แห่ง พ.ร.บ. ฯ ได้บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้รักษาการตาม พ.ร.บ.

ง. พ.ร.บ. ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 โดยมาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ. ฯ ได้บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รักษาการตาม พ.ร.บ.

ข. อำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่

นอกจากที่ พ.ร.บ. ฉบับต่าง ๆ ได้บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตาม พ.ร.บ. ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว แล้ว พ.ร.บ. ฉบับดังกล่าวนั้น ยังบัญญัติ

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ โดยเฉพาะ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 6 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2507 ได้ให้อำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการคมนาคมแต่งตั้งผู้ดำรงตำแหน่งต่อไปนี้เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อปฏิบัติการตามที่ระบุไว้ดังต่อไปนี้⁽¹⁾

(1) อธิบดีกรมการบินพาณิชย์ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมการบินพาณิชย์ เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่

1. เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นหนังสือให้ผู้ใดใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยาน ตามมาตรา 23
2. เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นหนังสือให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลในอากาศยานไปกับอากาศยานตามมาตรา 26 เฉพาะกรณีที่มีการบินเริ่มต้นจากสนามบินคอนเมือง
3. เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นหนังสือให้อากาศยาน นอกจากอากาศยานต่างประเทศบินออกจากราชอาณาจักร ตามมาตรา 27
4. เกี่ยวกับการจดทะเบียนอากาศยาน ตามมาตรา 30
5. เกี่ยวกับการรับคืนใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยาน ตามมาตรา 32 วรรค 2
6. เกี่ยวกับการออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศเกี่ยวกับอากาศยานต้นแบบหรืออากาศยานที่สร้างตามต้นแบบ ตามมาตรา 34
7. เกี่ยวกับการสั่งให้มีการตรวจหรือแก้ไขอากาศยาน ตามมาตรา 35
8. เกี่ยวกับการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศและการอนุญาตเป็นหนังสือให้อากาศยานที่ถูกสั่งพักใช้ หรือเพิกถอนใบสำคัญสมควรเดินอากาศทำการบิน ตามมาตรา 36
9. เกี่ยวกับการให้ความเห็นชอบในการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงอากาศยานซึ่งอาจจะกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยของอากาศยาน ตามมาตรา 40 (1)
10. เกี่ยวกับการออกและการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นอกจากพนักงานวิหุ ตามมาตรา 42

(1) ประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่องแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ ประกาศ ณ วันที่ 28 กันยายน 2522 คัดจากราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 181 วันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2522

11. เกี่ยวกับการสั่งให้ผู้ประจําหน้าที่นอกจากพนักงานวิทยุซึ่งหย่อนคุณสมบัติเกี่ยวกับสุขภาพร่างกายความรู้หรือความชำนาญ รับการทดสอบโดยการตรวจทางแพทย์ หรือรับการทดสอบความรู้ความชำนาญทางทฤษฎีหรือทางปฏิบัติ ตามมาตรา 47
12. เกี่ยวกับการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจําหน้าที่ นอกจากพนักงานวิทยุ ตามมาตรา 48
13. เกี่ยวกับการกำหนดนายแพทย์ผู้ตรวจและออกใบรับรองว่าผู้ประจําหน้าที่ในอากาศยานเฉพาะนักบิน ต้นหนและนายช่าง หลบจากการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บ และการอนุญาตให้ผู้ประจําหน้าที่ในอากาศยานเฉพาะนักบิน ต้นหนและนายช่างซึ่งนายแพทย์ที่กำหนดได้ตรวจ และออกใบรับรองแล้วปฏิบัติหน้าที่ต่อไป ตามมาตรา 50
14. เกี่ยวกับการระบุนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ให้ผู้ควบคุมอากาศยานนำอากาศยานขึ้นลง ตามมาตรา 50 ทวิ เฉพาะกรณีที่มีการบินเริ่มต้นจากสนามบินตอนเมืองและสนามบินอื่นที่มีได้อยู่ในความรับผิดชอบของนายท่าอากาศยานกรมการบินพาณิชย์
15. เกี่ยวกับการอนุญาตและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ตามมาตรา 51 และมาตรา 52
16. เกี่ยวกับการอนุญาตให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ตามมาตรา 53
17. เกี่ยวกับการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศและที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ตามมาตรา 54
18. เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นหนังสือให้บุคคลก่อสร้างหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ตามมาตรา 59 เว้นแต่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่อยู่ในความรับผิดชอบของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

19. เกี่ยวกับการสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ฝ่าฝืนต่อมาตรา 59 วรรค 1 หรือฝ่าฝืนเงื่อนไข ตามมาตรา 59 วรรค 2 จัดการรื้อถอนอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างหรือตัด หรือย้ายต้นไม้ยืนต้นและจัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างหรือตัดหรือย้ายต้นไม้ยืนต้นเอง ตามมาตรา 60 ภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศเว้นแต่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศที่อยู่ในความรับผิดชอบของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย
20. เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ ตามมาตรา 60 จัตวา วรรค 2 และการกำหนดเงื่อนไขตาม มาตรา 60 เบญจ วรรคสาม
21. เกี่ยวกับการรับแจ้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยานในราชอาณาจักรหรืออากาศยานไทยในต่างประเทศ ตามมาตรา 61
22. เกี่ยวกับการพิทักษ์อากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ การอนุญาตให้บุคคลปฏิบัติการแก่อากาศยาน หรือส่วนของอากาศยานและควบคุมดูแลการเคลื่อนย้ายสิ่งของหรือสินค้าให้พ้นภัยอันตราย ตามมาตรา 62
23. เกี่ยวกับการปฏิบัติการ ตามมาตรา 65, 66 (1), (2), (4), และ (5)
24. เกี่ยวกับการเปรียบเทียบในคดีซึ่งมีโทษปรับสถานเดียว ตามมาตรา 84

(2) **ผู้ว่าการ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่**

1. เกี่ยวกับการกำหนดเงื่อนไขให้อากาศยานทำการบินทดลองตามมาตรา 16 วรรค 2 (1) เฉพาะที่สนามบินคอนเมืองและสนามบินอื่นที่อยู่ในความรับผิดชอบของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย
2. เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นหนังสือให้บุคคลก่อสร้าง หรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่น หรือปลูกต้นไม้ยืนต้นภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศตาม มาตรา 59 เฉพาะเขตปลอดภัยในการเดินอากาศของสนามบินคอนเมืองและสนามบินอื่นที่อยู่ในความรับผิดชอบของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย
3. เกี่ยวกับการสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ฝ่าฝืนมาตรา 59 วรรค 1 หรือฝ่าฝืนเงื่อนไขตาม มาตรา 59 วรรค 2 จัดการรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างหรือตัด หรือย้ายต้นไม้ยืนต้น และจัดการรื้อถอนอาคาร หรือสิ่งปลูก

สร้าง หรือตัด หรือย้ายต้นไม้ขึ้นเองตาม มาตรการ 60 เฉพาะเขตปลอด-
ภัยในการเดินอากาศของสนามบิน คอนเมืองและสนามบินอื่นที่อยู่ใน
ความรับผิดชอบของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

4. เกี่ยวกับการปฏิบัติการ ตามมาตรา 65 มาตรา 66 (3),(5), และ (6) และ
มาตรา 67 เฉพาะที่สนามบินคอนเมืองและสนามบินอื่นที่อยู่ในความ
รับผิดชอบของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

(3) **อธิบดีกรมไปรษณีย์โทรเลข หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรม-
ไปรษณีย์โทรเลข** เป็นเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่

1. เกี่ยวกับการออกและการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เฉพาะพนักงาน
งานวิทยุ ตามมาตรา 42
2. เกี่ยวกับการสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่เฉพาะพนักงานวิทยุซึ่งหย่อน คุณสมบัติ
เกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ความรู้หรือความชำนาญ รับการทดสอบโดย
การตรวจทางแพทย์ หรือรับการทดสอบความรู้ความชำนาญทางทฤษฎี
หรือทางปฏิบัติ ตามมาตรา 47
3. เกี่ยวกับการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่เฉพาะพนักงาน
งานวิทยุ ตามมาตรา 44
4. เกี่ยวกับการกำหนดนายแพทย์ผู้ตรวจและออกใบรับรองว่าผู้ประจำหน้า-
ที่ในอากาศยานเฉพาะพนักงานวิทยุหายจากการเจ็บป่วย หรือบาดเจ็บ
และการอนุญาตให้ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานเฉพาะพนักงานวิทยุ ซึ่ง
นายแพทย์ที่กำหนดได้ตรวจและออกใบรับรองแล้ว ปฏิบัติหน้าที่ต่อไป
ตามมาตรา 50

(4) **นายท่าอากาศยาน กรรมการบินพาณิชย์** เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่

1. เกี่ยวกับการกำหนดเงื่อนไขให้อากาศยานทำการบินทดลอง ตามมาตรา
16 วรรค 2 (1) เฉพาะที่สนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบของนายท่า
อากาศยานกรรมการบินพาณิชย์
2. เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นหนังสือให้ผู้ใดส่งหรือพาวัตถุอันตรายหรือสัตว์
ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของอากาศยานหรือบุคคลใน
อากาศยานไปกับอากาศยานตามมาตรา 51 26 เฉพาะที่การบินเริ่มต้นจาก

สนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบของนายท่าอากาศยาน กรรมการบินพาณิชย์

3. เกี่ยวกับการระบุนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ให้ผู้ควบคุมอากาศยานขึ้นลง ตามมาตรา 50 ทวิ เฉพาะกรณีที่มีการบินเริ่มต้นจากสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบของนายท่าอากาศยาน กรรมการบินพาณิชย์

(5) นายอำเภอ กรรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการสั่งเป็นหนังสือให้บุคคลซึ่งมีสิทธิในที่ดินจัดทำสิ่งกีดขวางภายในระยะเวลาที่กำหนด การจัดทำสิ่งกีดขวางเอง และการอนุญาตให้บุคคลทำลาย ถอน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ ซึ่งสิ่งกีดขวาง ตามมาตรา 53 ทวิ

(6) ปลัดกระทรวงกลาโหม หรือผู้ทำการแทนปลัดกระทรวงกลาโหม เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นหนังสือให้ผู้ใดใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานหรือจากอากาศยาน ตามมาตรา 23 เฉพาะในกรณีการสำรวจทางอากาศและทำแผนที่

สำหรับ พ.ร.บ.การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 ได้บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงาน ตามที่ได้บัญญัติไว้ใน มาตรา 4 (3) ของ พ.ร.บ.และ พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ.2521 โดยมาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ.ได้บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ เพื่อปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ซึ่งต่อมาได้มีประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่องแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2522 (ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 149 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2522)

ค. ออกกฎกระทรวง

พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 มาตรา 6 แก้ไขเพิ่มเติมโดย มาตรา 3 พ.ร.บ.การเดินอากาศ (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2507 ได้บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงให้เป็นไปตาม พ.ร.บ.และกฎกระทรวงนั้นเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

พ.ร.บ.การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 ได้บัญญัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจออกกฎกระทรวงเช่นเดียวกันตามที่บัญญัติไว้ ในมาตรา 4 (1) และ (2) และกฎกระทรวงนั้นเมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

ง. เป็นประธานโดยตำแหน่งในคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา 7 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้บัญญัติให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานโดยตำแหน่ง รองประธานหนึ่งคนและกรรมการอื่นอีกไม่เกิน 7 คน แต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี

จ. กิจการอื่น ๆ

กระทรวงคมนาคมโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมสามารถที่จะขอเสนอคณะรัฐมนตรีให้พิจารณาปรับปรุงและแต่งตั้งรองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการการบินพลเรือนเสียใหม่ โดยอาศัยอำนาจตาม มาตรา 9 (3) และมาตรา 7 แห่ง พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 หรือเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติปรับปรุงคณะกรรมการต่าง ๆ ของกระทรวงคมนาคม เช่น คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการบินพาณิชย์ คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

2.2.2. คณะกรรมการการบินพลเรือน

พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้บัญญัติให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้นคณะหนึ่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 สำหรับอำนาจและหน้าที่ และองค์ประกอบคณะกรรมการการบินพลเรือนมีลักษณะอย่างไรขอแยกพิจารณาดังนี้

ก. อำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน

มาตรา 15 ของ พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497 ได้บัญญัติอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือนไว้ดังนี้

- (1) รับปรึกษาและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
- (2) ออกข้อบังคับตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศยาน พ.ศ.2497 และภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ข้อบังคับนี้เมื่อได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้
- (3) พิจารณาอนุมัติพิกัดอัตราค่าโดยสาร ค่าระวางของอากาศยานขนส่ง และค่าบริการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ต่อมาได้มีคำสั่งเฉพาะที่ 41/2498 เรื่องอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือน ลงวันที่ 30 พฤษภาคม 2498 ได้กำหนดให้คณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นผู้

พิจารณาให้คำแนะนำกิจการในด้านการบินพลเรือนทั้งหมดแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และโดยเฉพาะในเรื่องต่อไปนี้

- (1) พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการเดินอากาศ
- (2) พิจารณาร่างกฎกระทรวง ประกาศ และคำสั่งออกตามความใน พ.ร.บ. การเดินอากาศ
- (3) พิจารณาอนุสัญญาหรือร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- (4) พิจารณาร่างความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและการขนส่งทางอากาศ
- (5) พิจารณาใบอนุญาตที่ออกให้แก่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ตลอดจนเงื่อนไขตาม พ.ร.บ. ควบคุมกิจการค้าขาย อันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน
- (6) พิจารณาใบอนุญาตพิเศษที่ออกให้บริษัทวิทยุการบินและสัญญาระหว่างรัฐบาลกับบริษัทวิทยุการบิน
- (7) พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความช่วยเหลือทางวิชาการจากรัฐบาลต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ
- (8) พิจารณารายงานการสอบสวน อุบัติเหตุของอากาศยาน
- (9) พิจารณาคำขอต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือน
- (10) พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสายการบินทั้งหมด
- (11) พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามภาคผนวกแห่งอนุสัญญา เช่น
 - ก. การออกใบอนุญาตแก่ผู้ประจำหน้าที่
 - ข. กฎทางอากาศ
 - ค. รหัสอุตุนิยมวิทยา
 - ง. แผนภูมิเดินอากาศ
 - จ. หน่วยมิติที่ใช้ใช้ในการสื่อสาร อากาศ-พื้นดิน
 - ฉ. การดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศของอากาศยานประจำมีกำหนด
 - ช. เครื่องหมายสัญชาติและการจดทะเบียนของอากาศยาน
 - ซ. ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน
 - ฅ. การอำนวยความสะดวกของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

- ณ. การสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ
- ญ. บริการจราจรทางอากาศ
- ฎ. การค้นหาและช่วยให้พ้นภัย
- ฐ. การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน
- ฑ. สนามบิน
- ณ. บริการข่าวสารการเดินอากาศ

- (12) ดำเนินการประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตลอดจนการส่งคนไปต่างประเทศ
- (13) ประสานงานด้านการอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวกับศุลกากร, ตรวจคนเข้าเมือง และสาธารณสุข
- (14) หาช่องทางเพื่อยังความก้าวหน้าให้แก่กิจการการบินพลเรือนของประเทศ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ, การค้า และการเมือง

ข. โครงสร้างของคณะกรรมการการบินพลเรือน

คณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งมีชื่อย่อเป็นภาษาอังกฤษว่า C.A.B. (Civil Aeronautics Board) ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการโดยตำแหน่ง และกรรมการอื่น ๆ อีกไม่เกิน 7 คน ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี (มาตรา 7 พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497)

รองประธานกรรมการและกรรมการอยู่ในตำแหน่ง 4 ปี ถ้าพ้นตำแหน่งตามวาระ จะแต่งตั้งให้เป็นรองประธานกรรมการหรือกรรมการอื่นก็ได้ (มาตรา 8 พ.ร.บ. การเดินอากาศ 2497)

รองประธานกรรมการและกรรมการย่อมพ้นจากตำแหน่งหน้าที่ก่อนถึงคราวออกตามวาระเมื่อ (1) ตาย (2) ลาออก (3) คณะรัฐมนตรีให้ออก (มาตรา 9 พ.ร.บ. การเดินอากาศ 2497)

ในการประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือนต้องมีกรรมการมาประชุมไม่ต่ำกว่ากึ่งจำนวนของกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม และการลงมติวินิจฉัยข้อปรึกษาให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นประมาณ โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้ามีจำนวนเสียงลงคะแนนเท่ากันให้ประธานที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเสียง เป็นเสียงชี้ขาด (มาตรา 11, 12 พ.ร.บ. การเดินอากาศ 2497)

นอกจากนี้คณะกรรมการการบินพลเรือนยังมีอำนาจแต่งตั้งอนุกรรมการเพื่อกระ-
ทำกิจการ หรือพิจารณาสอบสวนข้อเท็จจริงใด ๆ อันอยู่ในขอบเขตอำนาจและหน้าที่ของ
คณะกรรมการการบินพลเรือน (มาตรา 13 พ.ร.บ. การเดินอากาศ 2497)

2.2.3 กรมการบินพาณิชย์

กรมการบินพาณิชย์เป็นหน่วยราชการอยู่ในสังกัดกระทรวงคมนาคมเป็นองค์กร
บริหารที่ปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมและคณะกรรมการการบินพล-
เรือนในด้านความรับผิดชอบด้านการบินพลเรือนในประเทศ และการควบคุมกิจการบิน
พลเรือนภายในประเทศให้เป็นไปตามกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ ตลอดจนทำ
การส่งเสริม และพัฒนาการขนส่งทางอากาศให้ก้าวหน้าไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย
สม่ำเสมอ และถูกหลักเศรษฐกิจ

(ก) ความเป็นมาของกรมการบินพาณิชย์

กรมการบินพาณิชย์ได้ตั้งขึ้นโดยการยกฐานะสำนักงานการบินพลเรือน กรมการ
ขนส่ง กระทรวงคมนาคม ขึ้นเป็นกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ตามพระราช
บัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2506 เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน
พ.ศ. 2506 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2506) โดยรัฐบาล
ได้พิจารณาเห็นว่ากิจการการบินพลเรือนซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนได้ดำเนินงานอยู่นั้นได้
ขยายตัวก้าวหน้ามากขึ้นทุกด้าน มีบริษัทสายการบินต่างประเทศทำการบินเข้ามายังประเทศ-
ไทยเป็นจำนวนมาก ตลอดจนกิจการการบินพลเรือนภายในประเทศก็เพิ่มขึ้นด้วย จำนวน
อากาศยานที่ทำการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศจึงเพิ่มมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม ประ-
กอบกับอากาศยานซึ่งใช้อยู่ในขณะนั้นก็มีสมรรถนะสูงขึ้นและได้เปลี่ยนเป็นใช้เครื่องบินไอ-
พ่นมากยิ่งขึ้น เพื่อให้ประเทศไทยคงรักษาความเป็นศูนย์กลางของการบินพลเรือนในภูมิภาค
นี้ของโลก รัฐบาลจึงต้องมีภาระในการบริหารและดำเนินงานด้านการบินพลเรือนเพิ่มมาก
ขึ้นทุกด้าน เช่น บริการทำอากาศยาน บริการโทรคมนาคมการบิน บริการจราจรทางอากาศ
บริการเครื่องช่วยการเดินอากาศ เป็นต้น กิจการต่าง ๆ ดังกล่าว นอกจากจะต้องเป็นไป
ตามหลักการแห่งความตกลงระหว่างประเทศแล้ว ยังต้องให้สอดคล้องกับกฎหมายของไทย
อีกด้วย เช่น กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและกฎหมายว่าด้วยการควบคุมกิจการค้าขายอัน
กระทบถึงความปลอดภัยหรือสุขแห่งสาธารณชนซึ่งต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้ทันกับ
เหตุการณ์ และวิวัฒนาการของกิจการการบินพลเรือนของโลกอยู่เสมอ ประกอบกับเพื่อให้

การดำเนินงานการบินพลเรือนของไทยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพจึงเป็นการสมควรที่จะยกฐานะของสำนักงานการบินพลเรือน กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ขึ้นเป็นกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม

นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2509 กรมการบินพาณิชย์ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้รับโอนกิจการของศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทยมาอยู่ในความดูแลดำเนินงานต่อไป ศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทยนี้ ได้จัดตั้งขึ้นโดยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับกองทุนพิเศษสหประชาชาติ (United Nation Special Fund) เมื่อปี พ.ศ. 2504 โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (I.C.A.O.) เป็นตัวแทนฝ่ายกองทุนพิเศษมีหน้าที่ให้คำแนะนำ จัดหาอุปกรณ์เครื่องใช้ ในการศึกษาและจัดส่งผู้เชี่ยวชาญชาวต่างประเทศมาฝึกอบรมนักศึกษา ส่วนฝ่ายรัฐบาลไทยมีสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคมเป็นตัวแทนมีหน้าที่จัดหาอาคารสถานที่ ตลอดจนเครื่องมือเครื่องใช้ซึ่งหาได้ภายในประเทศ โดยมีกำหนดเวลาดำเนินงานเป็นโครงการ 5 ปี เมื่อครบกำหนดในปี พ.ศ. 2509 รัฐบาลไทยจึงได้รับมอบกิจการมาดำเนินการเอง โดยให้อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกรมการบินพาณิชย์ แต่ยังคงรับการสนับสนุนและร่วมมือจาก I.C.A.O. อย่างใกล้ชิดตลอดเวลา

(ข) การแบ่งส่วนราชการในกรมการบินพาณิชย์

ตามพระราชกฤษฎีกา แบ่งส่วนราชการกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2516 เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2516 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2516) ได้แบ่งส่วนราชการในกรมการบินพาณิชย์ ดังนี้

(1) **สำนักงานเลขานุการกรม** มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานธุรการทั่วไปงานสารบรรณ งานเจ้าหน้าที่ งานกฎหมาย และงานอื่น ๆ ที่มีได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของกองใดโดยเฉพาะ

(2) **กองคลัง** มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการเงิน งานการบัญชีและงบประมาณและงานพัสดุของกรม

(3) **กองวิชาการขนส่งทางอากาศ** มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการรวบรวมศึกษาวิเคราะห์ข้อมูล และสถิติเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ ศึกษาและวิเคราะห์เกี่ยวกับเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศการวางแผนการขนส่งและการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเผยแพร่กิจการขนส่งทางอากาศ และประสานงานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ ตลอดจนการติดต่อประสานงานกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สมาคม องค์การ หรือหน่วยงานการบินพลเรือนของต่างประเทศ

(4) **กองควบคุมกิจการเดินอากาศ** มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมการดำเนินงานของบริษัทการบินของไทยที่รัฐบาลถือหุ้น และของเอกชน การออกใบอนุญาตให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ การพิจารณาและดำเนินการเกี่ยวกับการขอเปิดบริการเดินอากาศประจำและไม่ประจำของสายการบินต่างประเทศมายังประเทศไทย การควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทการบินต่างประเทศให้เป็นไปตามอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ความตกลงระหว่างประเทศ เจรียงการอนุญาต กฎหมายของไทย และไม่ให้ขัดกับผลประโยชน์ของบริษัทการบินของไทยด้วย

(5) **กองความปลอดภัยในการเดินอากาศ** มีหน้าที่แจ้งข่าวการบิน จัดทำเอกสารแถลงข่าวการบิน พิจารณาคำเนินการเกี่ยวกับการจดทะเบียนอากาศยาน การออกใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศของอากาศยาน การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ทั้งภาคพื้นดินและในอากาศ การตรวจรับรองอุปกรณ์การบิน การพิจารณาอนุญาตขนส่งสัตว์ร้ายและวัตถุอันตรายไปกับเครื่องบิน เป็นศูนย์ประสานงานและวางแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยและประสานงานเวชศาสตร์การบิน

(6) **กองบริหารท่าอากาศยาน** มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการบริการการอำนวยความสะดวก การบริหารงานบุคคล การคลัง และธุรการทั่วไปให้แก่ท่าอากาศยาน พิจารณาแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ เกี่ยวกับการบริหารงานท่าอากาศยาน เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นระเบียบและสอดคล้องกับนโยบายของกรม และมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ศึกษาและพิจารณาวางหลักเกณฑ์และระเบียบเกี่ยวกับการบริหารงานท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับกฎหมายการเดินอากาศ ข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน กฎ หรือระเบียบต่าง ๆ ตลอดจนมาตรฐานขององค์การการบิน ฯ พิจารณาและดำเนินการเกี่ยวกับการขออนุมัติจัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน พิจารณาและดำเนินการเกี่ยวกับการยกฐานะของสนามบินและการเปิดปิดสนามบิน พิจารณาจัดหารถดับเพลิงให้แก่ท่าอากาศยาน และดำเนินการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ดับเพลิง

(7) **กองก่อสร้างและบำรุงรักษา** มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดทำโครงการสำรวจออกแบบ และประมาณการก่อสร้าง ควบคุมงานก่อสร้าง ปรับปรุงและซ่อมบำรุงรักษาท่าอากาศยานและอาคารทั่วไปของกรม

(8) **กองการสื่อสารและจราจรทางอากาศ** มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับศึกษาติดตามพิจารณาหลักเกณฑ์และระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานสื่อสารการบินและบริการจราจรทางอากาศให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่าง

ประเทศ และสหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ พิจารณาแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องเกี่ยวกับงานสื่อสารการบิน และบริการจราจรทางอากาศ ดำเนินการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่สื่อสารการบิน และควบคุมจราจรทางอากาศ ติดต่oprสานงานด้านสื่อสารการบินและการจราจรทางอากาศกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และปฏิบัติงานเป็นศูนย์กลางบริการสื่อสารการบินในประเทศกับศูนย์สื่อสารและสถานีสื่อสารการบินต่าง ๆ ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ

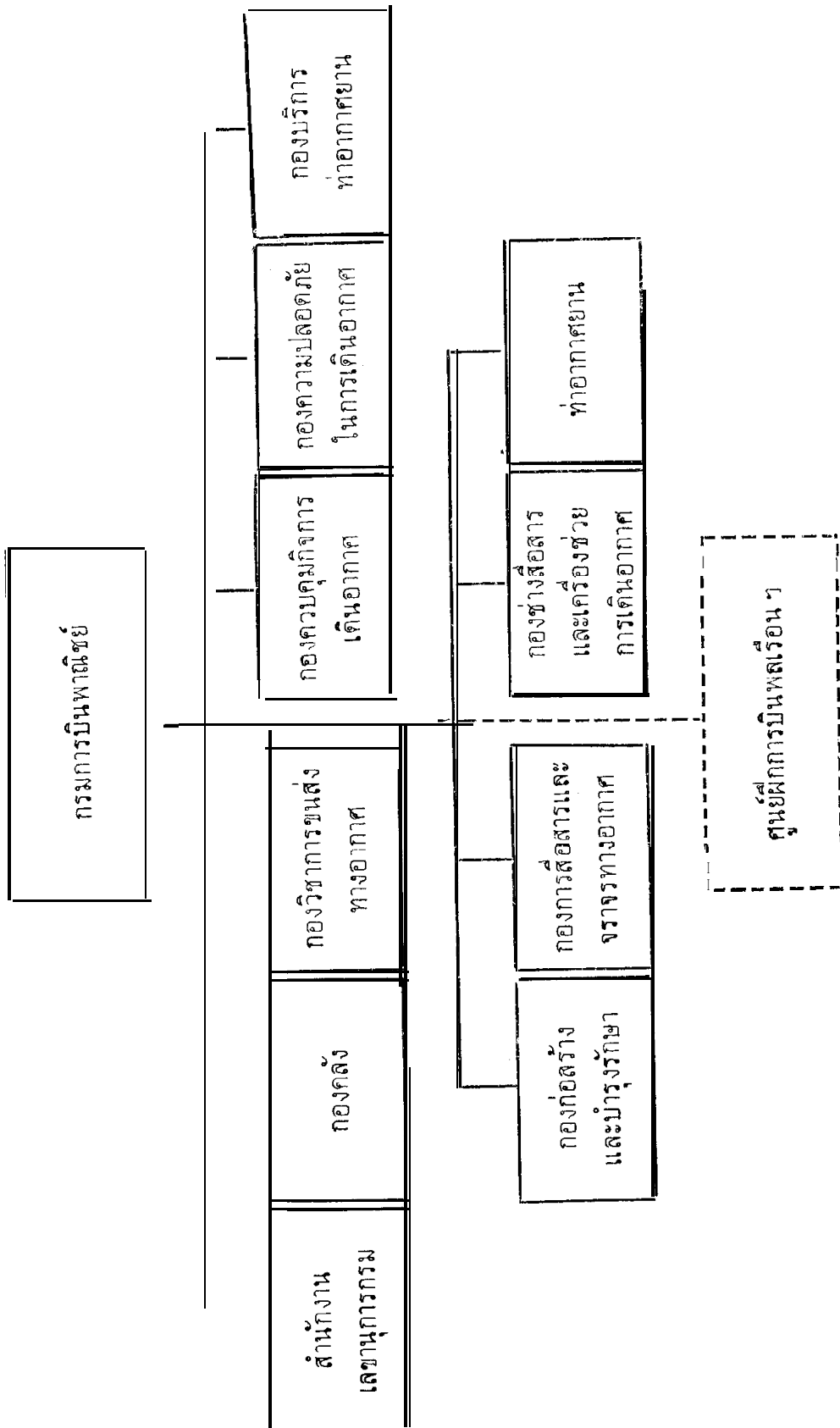
(9) กองช่างสื่อสารและเครื่องช่วยการเดินอากาศ มีหน้าที่จัดทำโครงการพิจารณาระบบการสื่อสารติดต่อและเครื่องช่วยการเดินอากาศ ออกแบบติดตั้ง ปรับแต่ง และซ่อมบำรุงอุปกรณ์สื่อสารเครื่องช่วยการเดินอากาศ เครื่องโทรพิมพ์ เครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้า และอุปกรณ์ไฟฟ้าให้แก่ท่าอากาศยานต่าง ๆ ประสานงานเกี่ยวกับระบบวิทยุสื่อสาร และเครื่องช่วยการเดินอากาศพร้อมกับติดต่อประสานงานด้านช่างกับท่าอากาศยานต่าง ๆ ดำเนินการฝึกอบรมช่างวิทยุสื่อสาร และเครื่องช่วยการเดินอากาศปฏิบัติงานทดสอบอุปกรณ์สื่อสารและเครื่องช่วยเดินอากาศ

(10) ท่าอากาศยานต่าง ๆ มีท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาครวม 30 แห่งอยู่ในความควบคุมดูแลของกรมการบินพาณิชย์ เพื่อให้บริการการบินพลเรือนในเขตรับผิดชอบ ให้ได้รับความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินอากาศโดยให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎข้อบังคับระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ตลอดจนอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

โปรดสังเกตว่าได้มีประกาศพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ให้มีการจัดตั้งการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท) ขึ้นมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ในระยะเริ่มแรกนี้มีอำนาจดำเนินกิจการทำอากาศยานในสนามบินดอนเมือง คือ โอนงานของกรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ และของกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ไปเป็นของ ทอท

นอกจากนี้ยังมีศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทย ซึ่งแม้ว่าจะไม่ใช่ส่วนราชการของกรมการบินพาณิชย์โดยตรง แต่เป็นสถาบันการศึกษาด้านการบินพลเรือนโดยเฉพาะ ซึ่งขึ้นอยู่กับความรับผิดชอบและดูแลของกรมการบินพาณิชย์อีกหน่วยหนึ่งด้วย ศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทยมีหน้าที่ฝึกอบรม หลักสูตรวิชาการบินพลเรือนสาขาต่าง ๆ ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้แก่นักศึกษาทั้งไทยและต่างประเทศในภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

แผนภูมิแสดงส่วนราชการ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ปัจจุบัน



อนึ่ง นอกจากมีพระราชกฤษฎีกาแบ่งส่วนราชการกรมการบินพาณิชย์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2516 แล้ว รัฐบาลยังได้ออกพระราชกฤษฎีกา กำหนดตำแหน่งและเงินเดือน คุณสมบัติ และความรู้ของผู้ดำรงตำแหน่ง วิธีการคัดเลือก วิธีการสอบ การบรรจุ การแต่งตั้ง การเลื่อนเงินเดือน และการเลื่อนขั้นข้าราชการพลเรือนสำหรับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2516 ในคราวเดียวกันด้วย

มีข้อสังเกตว่า นอกจากคณะกรรมการการบินพลเรือนและกรมการบินพาณิชย์ที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีคณะกรรมการอื่น ที่เกี่ยวกับการบินพาณิชย์อีกซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ลงมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ⁽¹⁾ คือ

1. คณะกรรมการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับการบินพาณิชย์ มีอำนาจและหน้าที่
 - ก. กำหนดนโยบายและหลักการเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพาณิชย์
 - ข. กำหนดมาตรการ หรือทำความตกลงใด ๆ อันเกี่ยวกับการร่วมมือในการรักษาความปลอดภัย
 - ค. แต่งตั้งอนุกรรมการได้ตามความจำเป็น

2. คณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย มีอำนาจและหน้าที่
 - ก. กำหนดนโยบายและหลักการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
 - ข. กำหนดมาตรการในการดำเนินงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยในเขตรับผิดชอบของประเทศ
 - ค. พิจารณาทำความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยาน และเรือที่ประสบภัย
 - ง. แต่งตั้งอนุกรรมการได้ตามความจำเป็น

นอกจากนี้ยังมีส่วนราชการอื่น ๆ อีกที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพาณิชย์ เช่น กรมอุตุนิยมวิทยา กรมศุลกากร กรมอนามัย กองตรวจคนเข้าเมือง องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ฯลฯ

(1) คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2522