



# สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



## เอกสารประกอบการพิจารณา

พระราชกำหนด  
การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

พ.ศ. ๒๕๕๘

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

บรรจुरะเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๖๒/๒๕๕๘

วันพฤหัสบดีที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๘

อ.พ. ๘๐/๒๕๕๘

จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

[www.senate.go.th](http://www.senate.go.th)





ระหว่างประเทศได้ประกาศการพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) ของประเทศไทย และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ประกาศในวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๘ ไม่เห็นชอบกับแผนแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวที่ประเทศไทยได้จัดทำเสนอด้วยเหตุนี้ จึงเป็นกรณีที่มีความจำเป็นรีบด่วนเพื่อมิให้ผลของการประกาศพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยข้างต้นส่งผลต่อการถูกปรับลดระดับมาตรฐานการบินพลเรือนของประเทศไทยจากองค์การบริหารการบินอื่น รวมถึงการพิจารณาสิทธิการบินและการทำการบินของไทย อันจะส่งผลเสียหายอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบต่อประโยชน์และความปลอดภัยสาธารณะ และความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ และต้องปรับปรุงรูปแบบโครงสร้าง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมทั้งให้เป็นไปตามข้อกำหนดและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชกำหนดนี้

## ๒. สาระสำคัญของพระราชกำหนด

พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ มีเนื้อหาทั้งสิ้น ๕ หมวด และบทเฉพาะกาล รวมจำนวน ๕๒ มาตรา สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเรียกโดยย่อว่า “กพท.” และให้ใช้ชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “The Civil Aviation Authority of Thailand” เรียกโดยย่อว่า “CAAT” เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณหรือกฎหมายอื่น และมีฐานะเป็นนิติบุคคล และมีวัตถุประสงค์ในการกำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล และเสนอแนะนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศต่อคณะกรรมการการบินพลเรือน (มาตรา ๕ - มาตรา ๘)

๒. ให้มีคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินห้าคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง และมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี ทำหน้าที่ในการควบคุมดูแลการดำเนินงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล (มาตรา ๑๕ - มาตรา ๒๐)

๓. ให้มีผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยคนหนึ่ง ซึ่งคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแต่งตั้งจากบุคคลที่ได้รับการสรรหาจากบุคคลผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์สูงในด้านการบิน และมีผลงานเป็นที่ประจักษ์ในด้านกิจการการบินพลเรือนหรือสาขาอื่นที่เกี่ยวข้อง และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี ทำหน้าที่ในการบริหารกิจการของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

๒๕๕๘







ทั้งเครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์ เป็นตำแหน่งสำคัญและเป็นตำแหน่งที่ขาดแคลนบุคลากร  
หน่วยงานของรัฐจะแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้อย่างไร เนื่องจากเงื่อนไขแรงจูงใจการทำงานกับภาครัฐ  
ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับเอกชน ทั้งเงินเดือน สวัสดิการ และระบบราชการไม่เอื้ออำนวยให้คนเก่ง  
อยากเข้ามาทำงาน

๓. บุคลากรถือเป็นหัวใจสำคัญของการแก้ไขปัญหาครั้งนี้ ต่อให้ปรับโครงสร้าง  
ดีเพียงใด แต่หากคนไม่เพียงพอหรือได้คนไม่มีคุณภาพมาทำงาน การปรับปรุงมาตรฐาน  
ความปลอดภัยด้านการบินให้ได้รับการยอมรับตามมาตรฐานสากลคงทำได้ยาก

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ เสนอโดยคณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๕๘ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พิจารณาตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗

เอกสารประกอบการพิจารณาพระราชกำหนดฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการ งานนิติบัญญัติ โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้น เพื่อประกอบการพิจารณาของ สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกฎหมาย  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ  
ตุลาคม ๒๕๕๘

### เอกสารประกอบการพิจารณา

#### จัดทำโดย

นายณัฐ ภาสข	ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย
นางสาวสุภางศ์จิตต์ ไตรเพทพิสัย	ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นายสุชาติ พันทองคำ	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๒
นางจินดา ศรีเพ็งแก้ว	นิติกรชำนาญการ
นางสาวพันธุ์ทิพา หอมทิพย์	วิทยากรปฏิบัติการ
นางสิริกันย์ ส่องแสง	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวรัตติกาลญัตต์ น้อยนวม	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
นายพัลลภ วงศ์พานิช	เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน

กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๙๖

#### ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักงานการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสารประกอบการพิจารณาพระราชกำหนดเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาพระราชกำหนดได้จากเว็บไซต์วุฒิสภา [www.senate.go.th](http://www.senate.go.th)

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาพระราชกำหนดได้ที่ศูนย์บริการข้อมูลกฎหมาย วุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๑๕๖๕

# สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับสมาชิกสถานิติบัญญัติแห่งชาติ ..... ก

## ส่วนที่ ๑ ความเป็นมาและสาระสำคัญของพระราชกำหนด

การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ..... ๑

## ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาพระราชกำหนด

การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบ

ร่างพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ....

ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ

พ.ศ. ๒๕๔๗ พ.ศ. .... ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม

พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ....

ร่างกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

พ.ศ. .... (การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรด้านการบินพลเรือน) ..... - ๑ -

- อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ..... - ๑๐ -

- สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย

ประจำปีเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๘ : ฉบับย่อ ..... - ๕๐ -

## ภาคผนวก

- พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

พ.ศ. ๒๕๕๘ (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) ..... (๑)



# ส่วนที่ ๑

ความเป็นมาและสาระสำคัญ  
ของพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

พ.ศ. ๒๕๕๘

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



**ความเป็นมาและสาระสำคัญ  
ของพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย**

**พ.ศ. ๒๕๕๘**

**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

**ความเป็นมาของพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘**

คณะรัฐมนตรี ชุดที่มี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๘ อนุมัติและเห็นชอบในหลักการของร่างพระราชกำหนด การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. .... ตามที่สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีเสนอ และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๒ ตอนที่ ๙๕ ก หน้า ๑ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ ซึ่งเป็นวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป และได้นำเสนอพระราชกำหนดฉบับนี้ต่อประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๕๘ เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ และได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๖๑/๒๕๕๘ วันพฤหัสบดีที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๘ เป็นเรื่องด่วน

**สาระสำคัญของพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘**

**๑. หลักการและเหตุผล**

**๑.๑ หลักการ**

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

**๑.๒ เหตุผล**

จากการที่ประเทศไทยได้รับการตรวจสอบติดตามการดำเนินการภายใต้โครงการ ตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program ; USOAP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้เปลี่ยนวิธีการตรวจสอบจากเดิมในปี พ.ศ. ๒๕๓๙ ที่ใช้วิธีการตรวจสอบ การปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติระหว่างประเทศ (SARPs) เฉพาะในภาคผนวกที่ ๑ ภาคผนวกที่ ๖ และภาคผนวกที่ ๘ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ ที่ใช้วิธีการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติระหว่าง ประเทศในทุกภาคผนวกที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย (All Safety-related annex) มาเป็นวิธีการ ตรวจสอบแบบเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง (Continuous Monitoring Approach ; CMA) ตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นต้นมา ซึ่งการตรวจสอบดังกล่าวปรากฏผลของการขาดประสิทธิภาพ

พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

๑ ๒ ๓ ๔ ๕ ๖ ๗ ๘ ๙ ๑๐ ๑๑ ๑๒ ๑๓ ๑๔ ๑๕ ๑๖ ๑๗ ๑๘ ๑๙ ๒๐ ๒๑ ๒๒ ๒๓ ๒๔ ๒๕ ๒๖ ๒๗ ๒๘ ๒๙ ๓๐ ๓๑ ๓๒ ๓๓ ๓๔ ๓๕ ๓๖ ๓๗ ๓๘ ๓๙ ๔๐ ๔๑ ๔๒ ๔๓ ๔๔ ๔๕ ๔๖ ๔๗ ๔๘ ๔๙ ๕๐ ๕๑ ๕๒ ๕๓ ๕๔ ๕๕ ๕๖ ๕๗ ๕๘ ๕๙ ๖๐ ๖๑ ๖๒ ๖๓ ๖๔ ๖๕ ๖๖ ๖๗ ๖๘ ๖๙ ๗๐ ๗๑ ๗๒ ๗๓ ๗๔ ๗๕ ๗๖ ๗๗ ๗๘ ๗๙ ๘๐ ๘๑ ๘๒ ๘๓ ๘๔ ๘๕ ๘๖ ๘๗ ๘๘ ๘๙ ๙๐ ๙๑ ๙๒ ๙๓ ๙๔ ๙๕ ๙๖ ๙๗ ๙๘ ๙๙ ๑๐๐





“มาตรฐานสากล” หมายความว่า มาตรฐานที่กำหนดตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกำหนดนี้

## ๖. บทรักษาการตามพระราชกำหนด (มาตรา ๔)

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกำหนดนี้

## ๗. เนื้อหาของพระราชกำหนด

### ๗.๑ หมวด ๑ องค์การด้านการบินพลเรือน

#### ๗.๑.๑ ส่วนที่ ๑ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(๑) กำหนดให้จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรียกโดยย่อว่า “กพท.” และให้ใช้ชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “The Civil Aviation Authority of Thailand” เรียกโดยย่อว่า “CAAT” เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณหรือกฎหมายอื่นและมีฐานะเป็นนิติบุคคล (มาตรา ๕)

มาตรา ๕ ให้จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยขึ้น เรียกโดยย่อว่า “กพท.” และให้ใช้ชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “The Civil Aviation Authority of Thailand” เรียกโดยย่อว่า “CAAT” เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณหรือกฎหมายอื่น และมีฐานะเป็นนิติบุคคล

(๒) กำหนดให้กิจการของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน แต่พนักงานและลูกจ้างของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องได้รับประโยชน์ตอบแทนไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน (มาตรา ๖)

มาตรา ๖ กิจการของสำนักงานไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน แต่พนักงานและลูกจ้างของสำนักงานต้องได้รับประโยชน์ตอบแทนไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน









## ๗.๑.๒ ส่วนที่ ๒ คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

### (๑) กำหนดให้มีคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(มาตรา ๑๕)

มาตรา ๑๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ และกรรมการอื่นอีกไม่เกินห้าคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้แทนกองทัพอากาศคนหนึ่ง และผู้ทรงคุณวุฒิด้านบริหารกิจการการบินพาณิชย์ ด้านกฎหมาย ด้านการเงินหรือการคลัง ด้านบริหารจัดการ หรือด้านอื่นใดซึ่งจะยังประโยชน์ต่อกิจการของสำนักงาน

ให้ผู้อำนวยการเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ผู้อำนวยการแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการได้ตามความจำเป็น

### (๒) กำหนดคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (มาตรา ๑๖)

มาตรา ๑๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

(๑) มีสัญชาติไทย

(๒) มีอายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปีแต่ไม่เกินหกสิบห้าปี

(๓) เป็นผู้ที่มีผลงานหรือเคยปฏิบัติงานที่แสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้มีความรู้ ความเข้าใจ และความเชี่ยวชาญ หรือมีประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง

### (๓) กำหนดลักษณะต้องห้ามของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (มาตรา ๑๗)

มาตรา ๑๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นบุคคลล้มละลาย หรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต

(๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๓) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการ ของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนทุกด้าน

(๕) เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ หรือของราชการส่วนท้องถิ่น

(๖) เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๗) เป็นหรือเคยเป็นกรรมการหรือที่ปรึกษาหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่น ในพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๘) เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย





(๙) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

(๑๐) เป็นเจ้าหน้าที่หรือลูกจ้างของสำนักงานหรือที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญ ที่มีสัญญาจ้างกับสำนักงาน

(๑๑) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่กระทำกับสำนักงานหรือในกิจการซึ่งมีสภาพ เป็นการแข่งขันกับกิจการของสำนักงาน ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม

(๔) กำหนดให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้ (มาตรา ๑๘)

มาตรา ๑๘ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้

ในกรณีที่ครบกำหนดวาระตามวรรคหนึ่ง หากยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้น อยู่ในตำแหน่ง เพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

(๕) กำหนดเหตุแห่งการพ้นจากตำแหน่งของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ นอกจาก การพ้นจากตำแหน่งตามวาระ (มาตรา ๑๙)

มาตรา ๑๙ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ พ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีมีมติให้ออก เพราะบกพร่องต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสีย หรือหย่อนความสามารถ

(๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๖ หรือมาตรา ๑๗

(๖) กำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับสำนักงานการbinพลเรือน แห่งประเทศไทย (มาตรา ๒๐)

มาตรา ๒๐ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของสำนักงาน ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสำนักงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล อำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ ให้รวมถึง

(๑) กำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงานของสำนักงานให้สอดคล้องกับ นโยบายที่คณะกรรมการการbinพลเรือนกำหนด

(๒) ให้ความเห็นชอบเป้าหมาย แผนงาน และโครงการที่ผู้อำนวยการเสนอ

(๓) กำกับดูแลการบริหารงานและการดำเนินการของสำนักงานให้เป็นไปตาม กฎหมาย ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งของสำนักงาน และให้เป็นไปตาม มาตรฐานสากล



(๔) ออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบเกี่ยวกับการแบ่งส่วนงาน การบริหารจัดการองค์กร การบริหารงานทั่วไป การเงิน การคลัง การใช้จ่ายเงินงบประมาณ การพัสดุ การบริหารงานบุคคล ค่าจ้าง ค่าตอบแทน การจัดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์อื่น และการอื่นที่จำเป็นในการบริหารกิจการของสำนักงาน

(๕) ให้ความเห็นชอบในการกำหนดค่าธรรมเนียม ค่าตรวจสอบ ค่าบำรุง ค่าตอบแทน และค่าบริการใด ๆ ในการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน

(๖) อนุมัติการบรรจุแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้ปฏิบัติงานระดับรองผู้อำนวยการขึ้นไป ของสำนักงาน

(๗) แต่งตั้งคณะกรรมการ ที่ปรึกษา หรือคณะทำงานเพื่อดำเนินการตามที่ คณะกรรมการมอบหมาย

(๘) ดำเนินการอื่นใดตามที่กำหนดในพระราชกำหนดนี้หรือตามกฎหมายอื่น

(๗) กำหนดให้การประชุมของคณะกรรมการและคณะกรรมการ ให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด (มาตรา ๒๑)

มาตรา ๒๑ การประชุมของคณะกรรมการและคณะกรรมการให้เป็นไปตาม ระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

(๘) กำหนดให้กรรมการและอนุกรรมการได้รับเบี้ยประชุมและประโยชน์ ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (มาตรา ๒๒)

มาตรา ๒๒ ให้กรรมการและอนุกรรมการได้รับเบี้ยประชุมและประโยชน์ตอบแทน ตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

๗.๑.๓ ส่วนที่ ๓ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(๑) กำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแต่งตั้งจากบุคคลซึ่งได้รับการสรรหาจากผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์สูงในด้านการบิน และมีผลงาน เป็นที่ประจักษ์ในด้านกิจการการบินพลเรือน หรือสาขาอื่นที่เกี่ยวข้อง และเป็นประโยชน์ ต่อการดำเนินงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (มาตรา ๒๓)

มาตรา ๒๓ ให้สำนักงานมีผู้อำนวยการคนหนึ่ง ซึ่งคณะกรรมการแต่งตั้งจากบุคคล ซึ่งได้รับการสรรหาจากผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์สูงในด้านการบินและมีผลงาน เป็นที่ประจักษ์ในด้านกิจการการบินพลเรือนหรือสาขาอื่นที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ ต่อการดำเนินงานของสำนักงาน

การสรรหาและคัดเลือกผู้อำนวยการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่คณะกรรมการกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา



**(๒) กำหนดคุณสมบัติของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย**

**(มาตรา ๒๔)**

มาตรา ๒๔ นอกจากคุณสมบัติตามมาตรา ๒๓ แล้ว ผู้อำนวยการต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติดังต่อไปนี้ด้วย

- (๑) มีสัญชาติไทย
- (๒) มีอายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปีแต่ไม่เกินหกสิบห้าปี
- (๓) สามารถปฏิบัติงานให้แก่สำนักงานได้เต็มเวลา
- (๓) กำหนดลักษณะต้องห้ามของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน

**แห่งประเทศไทย (มาตรา ๒๕)**

มาตรา ๒๕ ผู้มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องห้ามมิให้เป็นผู้อำนวยการ

- (๑) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต
- (๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๓) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนทุกด้าน

(๕) เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ หรือของราชการส่วนท้องถิ่น

(๖) เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๗) เป็นหรือเคยเป็นกรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๘) เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(๙) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

(๔) กำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้ (มาตรา ๒๖)

มาตรา ๒๖ ผู้อำนวยการมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้





(๘) ออกระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่ง เกี่ยวกับการบริหารงานของสำนักงาน และการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานและลูกจ้างของสำนักงานเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบของคณะกรรมการ

(๙) อำนาจหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

(๓) กำหนดให้ในการบริหารกิจการของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ กำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (มาตรา ๒๙)

มาตรา ๒๙ ในการบริหารกิจการของสำนักงาน ผู้อำนวยการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ

ให้ผู้อำนวยการเป็นผู้บังคับบัญชาของพนักงานและลูกจ้างของสำนักงานทุกตำแหน่ง และรับผิดชอบในการดำเนินกิจการทั้งปวงของสำนักงาน

ในการกำกับดูแลด้านนิรภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ให้ผู้อำนวยการดำเนินการตามกฎหมายและเพื่อประโยชน์สาธารณะ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศและความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

(๘) กำหนดให้ในการปฏิบัติหน้าที่ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจมอบอำนาจให้ผู้ปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กระทำการใดแทนก็ได้ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด (มาตรา ๓๐)

มาตรา ๓๐ ในการปฏิบัติหน้าที่ ผู้อำนวยการอาจมอบอำนาจให้ผู้ปฏิบัติงานของสำนักงานกระทำการใดแทนก็ได้ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

(๙) กำหนดให้ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นผู้แทนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อการนี้ ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะมอบอำนาจให้บุคคลใดปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนก็ได้ ตามระเบียบหรือข้อบังคับที่คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด (มาตรา ๓๑)

มาตรา ๓๑ ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ให้ผู้อำนวยการเป็นผู้แทนของสำนักงานเพื่อการนี้ ผู้อำนวยการจะมอบอำนาจให้บุคคลใดปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนก็ได้ ตามระเบียบหรือข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

การจำกัดอำนาจของผู้อำนวยการให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการ ซึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นิติกรรมใดที่ผู้อำนวยการกระทำโดยไม่เป็นไปตามข้อบังคับตามวรรคสอง ย่อมไม่ผูกพันสำนักงาน เว้นแต่คณะกรรมการจะให้สัตยาบัน











**(๒) กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการกำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจกรรมการบินพลเรือนในด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ ตามที่กำหนดไว้ (มาตรา ๓๘)**

มาตรา ๓๘ ในการกำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจกรรมการบินพลเรือน ในด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ อย่างน้อยสำนักงานต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) กำกับดูแลและตรวจสอบการกำหนดราคาและการจัดเก็บค่าโดยสาร และค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการการบินอากาศ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด

(๒) กำกับดูแลและตรวจสอบการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทน อื่นใดของผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามอัตราและเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติ

(๓) กำกับดูแลและตรวจสอบการเรียกเก็บค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวก ในการเดินอากาศให้เป็นไปตามอัตราและเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติ

(๔) กำกับดูแล ตรวจสอบ และติดตาม การประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาต ให้ประกอบกิจการการบินอากาศให้ปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

(๕) เสนอแนะต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการจัดสรรสิทธิการบินและการอนุญาตการบิน แก่อากาศยานและสายการบินของไทยและต่างประเทศ

#### ๗.๓ หมวด ๓ ค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือน

**(๑) กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีอำนาจเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือนตามที่กำหนดไว้ นอกจากค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บ ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ (มาตรา ๓๙)**

มาตรา ๓๙ นอกจากค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศแล้ว ให้สำนักงานมีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือน ดังต่อไปนี้

(๑) ค่าธรรมเนียมการทำการบินที่เรียกเก็บจากผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ทำการบิน ขึ้นลง ณ สนามบินสาธารณะใด ๆ ในประเทศ ตามอัตราที่สำนักงานกำหนด

(๒) ค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศที่เรียกเก็บจากผู้ดำเนินการ เดินอากาศ โดยคำนวณจากผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามายังหรือออกไปจากประเทศ ตามอัตรา ที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๓) ค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เรียกเก็บจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ ที่รับขนส่งสินค้าทางอากาศจากสนามบินสาธารณะใด ๆ ในประเทศ โดยคำนวณจากราคาค่าส่งที่ระบุ ในใบตราส่งสินค้าทางอากาศตามอัตราที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๔) ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้ให้บริการ หรือผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ณ จุดให้บริการใด ๆ ในประเทศ ตามอัตราร้อยละต่อลิตร ที่สำนักงานประกาศกำหนด





(๒) กำหนดให้ในกรณีที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะต้องเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีตามพระราชกำหนดนี้ ให้คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยนำเรื่องเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี (มาตรา ๔๓)

มาตรา ๔๓ ในกรณีที่สำนักงานจะต้องเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีตามพระราชกำหนดนี้ ให้คณะกรรมการนำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี

๗.๕ หมวด ๕ การตรวจสอบและการบัญชี

(๑) กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยวางและถือไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมแก่กิจการ และเป็นไปตามหลักสากลและสอดคล้องกับระบบการบัญชีที่กระทรวงการคลังได้วางไว้ (มาตรา ๔๔)

มาตรา ๔๔ ให้สำนักงานวางและถือไว้ซึ่งระบบการบัญชีที่เหมาะสมแก่กิจการ และเป็นไปตามหลักสากลและสอดคล้องกับระบบการบัญชีที่กระทรวงการคลังได้วางไว้

(๒) กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดให้มีการตรวจสอบภายในโดยผู้ตรวจสอบภายในเป็นประจำ และรายงานผลการตรวจสอบโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ และกำหนดให้คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนเป็นคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการตรวจสอบภายในต่อคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (มาตรา ๔๕)

มาตรา ๔๕ ให้สำนักงานจัดให้มีการตรวจสอบภายในโดยผู้ตรวจสอบภายในเป็นประจำ และรายงานผลการตรวจสอบโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ให้คณะกรรมการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนเป็นคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการตรวจสอบภายในต่อคณะกรรมการพิจารณาความดีความชอบประจำปีของผู้ตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเสนอแนะ

(๓) กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำงบดุล งบการเงิน และบัญชีทำการของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยส่งผู้สอบบัญชี ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีทุกปี (มาตรา ๔๖)

มาตรา ๔๖ ให้สำนักงานจัดทำงบดุล งบการเงิน และบัญชีทำการ ของสำนักงานส่งผู้สอบบัญชีภายในเก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีทุกปี

(๔) กำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบ เป็นผู้สอบบัญชีและประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทุกรอบปี แล้วทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือน







## ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา  
พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

พ.ศ. ๒๕๕๘

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

เรื่องเสร็จที่ ๑๔๒๑-๑๔๒๔/๒๕๕๘

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ประกอบ

ร่างพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ....

ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ....

ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ

ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๕๕ พ.ศ. ....

ร่างกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ....

(การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรด้านการบินพลเรือน)

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๕(ลน)/๖๖๒๕ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๘ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาขอความเห็นชอบข้อเสนอของคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงโครงสร้างและอำนาจหน้าที่องค์กรด้านการบินพลเรือนในการพิจารณารูปแบบโครงสร้าง อำนาจหน้าที่ อัตรากำลัง งบประมาณขององค์กรด้านการบินพลเรือน และขอความเห็นชอบและลงนามในคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จำนวน ๔ ฉบับ ได้แก่

๑. ร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ..๒๕๕๘ เรื่อง การปรับปรุงส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม

๒. ร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ..๒๕๕๘ เรื่อง แบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

๓. ร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ..๒๕๕๘ เรื่อง จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

๔. ร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ..๒๕๕๘ เรื่อง การปรับปรุงกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักนายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีได้นำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีแล้ว มีบัญชาให้ส่งเรื่องให้รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ และสำนักงบประมาณเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของนายกรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้วเห็นว่า ร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติรวม ๔ ฉบับที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อปรับปรุงโครงสร้างองค์กรด้านการบินพลเรือน และแก้ไขข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยด้านการบินตามข้อค้นพบของคณะผู้ตรวจสอบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นเรื่องที่มีความจำเป็นเร่งด่วนและต้องพิจารณาให้รอบคอบ จึงได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) พิจารณาโดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวง และกรมการบินพลเรือน)



ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) ผู้แทนสำนักงาน ก.พ ผู้แทนสำนักงาน ก.พ.ร และผู้แทนสำนักงานงบประมาณ เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจัดทำบันทึกประกอบร่างพระราชกำหนดและร่างกฎกระทรวง ดังต่อไปนี้

**๑. หลักการและสาระสำคัญของร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ**

กระทรวงคมนาคมได้เสนอร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ รวม ๔ ฉบับสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

**๑. ร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ..๒๕๕๘ เรื่อง การปรับปรุงส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีสาระสำคัญ ดังนี้**

(๑) ยกเลิกกรมการบินพลเรือนและจัดตั้งกรมท่าอากาศยาน

(๒) ให้สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือนกำหนดกรอบอัตรากำลังของกรมท่าอากาศยาน และให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณให้แก่กรมท่าอากาศยาน

(๓) ให้โอนบรรดากิจการ อำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน งบประมาณ หนี้ สิทธิและภาระผูกพันของกรมการบินพลเรือนที่ถูกยุบในส่วนของสำนักพัฒนาท่าอากาศยาน ท่าอากาศยาน และงานสนับสนุนที่เกี่ยวข้องไปเป็นของกรมท่าอากาศยาน และในส่วนงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และส่วนงานนิรภัยและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุไปเป็นของสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

(๔) ให้โอนบรรดาข้าราชการ ลูกจ้าง พนักงานราชการและอัตรากำลังของกรมการบินพลเรือนที่ถูกยุบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการท่าอากาศยาน ไปเป็นของกรมท่าอากาศยานหรือส่วนราชการอื่นในสังกัดกระทรวงคมนาคม และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และส่วนงานนิรภัยและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ไปเป็นของสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

**๒. ร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ..๒๕๕๘ เรื่อง แบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม มีสาระสำคัญ ดังนี้**

(๑) ให้กรมท่าอากาศยานมีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริมพัฒนาโครงสร้างและบริการขนส่งทางอากาศ โดยมีอำนาจหน้าที่ดำเนินกิจการท่าอากาศยาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการบินพลเรือนของประเทศ การส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายการให้บริการการขนส่งทางอากาศ รวมทั้งร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานในด้านกิจการท่าอากาศยาน

(๒) แบ่งส่วนราชการภายในกรมท่าอากาศยานออกเป็นสำนักงานเลขานุการกรม กองก่อสร้างและบำรุงรักษา กองกฎหมาย กองคลัง กองส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และท่าอากาศยาน

**๓. ร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ..๒๕๕๘ เรื่อง การปรับปรุงกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักนายกรัฐมนตรี มีสาระสำคัญ ดังนี้**

(๑) กำหนดให้มีสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน และสำนักงานคณะกรรมการค้นหา ช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติ

(๒) ให้สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน มีอำนาจหน้าที่สนับสนุนการดำเนินการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน การรับแจ้งข่าว พิจารณา ประสานงาน รวบรวมและเก็บรักษาข้อมูลเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง รวมทั้งเสนอแนะการดำเนินการเชิงป้องกัน หรือออกข้อเสนอนี้เพื่อความปลอดภัย เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด

(๓) ให้สำนักงานคณะกรรมการค้นหา ช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัยแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่สนับสนุนการทำงานของคณะกรรมการค้นหา ช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัยแห่งชาติ และกำหนดขั้นตอนการค้นหาและช่วยชีวิตให้มีมาตรฐานสากล และตรวจสอบความพร้อมของหน่วยงานร่วมในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต รวมทั้งทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานการค้นหา ช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัยด้วย

(๔) ให้สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือนกำหนดกรอบอัตรากำลัง และให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณให้แก่สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน และสำนักงานคณะกรรมการค้นหา ช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัยแห่งชาติ

(๕) ให้รับโอนบรรดากิจการ อำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน งบประมาณ หนี้ สิทธิ และภาระผูกพันของกรรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม ในส่วนงานนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสภอุบัติเหตุ และในส่วนงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสภภัยไปเป็นของสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน และสำนักงานคณะกรรมการค้นหา ช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัยแห่งชาติ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักนายกรัฐมนตรี

(๖) ให้โอนบรรดาข้าราชการ ลูกจ้าง พนักงานราชการ และอัตรากำลังของกรรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม ในส่วนงานนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสภอุบัติเหตุ และในส่วนงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสภภัยไปเป็นของสำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงของอากาศยาน และสำนักงานคณะกรรมการค้นหา ช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสภภัยแห่งชาติ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักนายกรัฐมนตรี

๔. ร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ..๒๕๕๘ เรื่อง จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีสาระสำคัญ ดังนี้

(๑) จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรียกชื่อโดยย่อว่า “กพท.” ชื่อเรียกภาษาอังกฤษว่า “The Civil Aviation Authority of Thailand” เรียกโดยย่อว่า “CAAT” เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการ และไม่ใช่วิสัยกิจ ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศ

(๒) ให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ และมีระยะเวลาการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี มีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของสำนักงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน รวมทั้งกำหนดนโยบาย อนุมัติแผนยุทธศาสตร์ แผนการดำเนินงาน กำหนดโครงสร้างองค์กร และแนวทางการทำงานของสำนักงาน

(๓) ให้มีผู้อำนวยการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ และมีระยะเวลาการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี มีอำนาจหน้าที่ในการบริหารกิจการของสำนักงาน ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน เป็นผู้บังคับบัญชาของผู้ปฏิบัติงานของสำนักงาน และรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ

(๔) แบ่งผู้ปฏิบัติงานออกเป็น ๓ ประเภท ได้แก่ พนักงานหรือลูกจ้าง ที่ปรึกษา หรือผู้เชี่ยวชาญ และเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งส่งมาช่วยปฏิบัติงานของสำนักงานเป็นการชั่วคราว และเพื่อประโยชน์ในการบริหารงานของสำนักงาน ผู้อำนวยการอาจขอให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ มาปฏิบัติงานเป็นพนักงานหรือลูกจ้างในสำนักงานเป็นการชั่วคราวได้

(๕) ให้สำนักงานเรียกเก็บเงินสมทบจากผู้ได้รับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ส่วนราชการที่ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ผู้ประกอบการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ ผู้ได้รับใบรับรองหน่วยซ่อม ผู้ได้รับใบรับรองสถานบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ให้บริการน้ำมันอากาศยาน และผู้อยู่ในอุตสาหกรรมการบินอื่นๆ ได้ ตามอัตราที่คณะกรรมการกำหนด

## ๒. สาระสำคัญของร่างกฎหมายที่ผ่านการตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ)

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้พิจารณาร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๔ ฉบับ ที่กระทรวงคมนาคมเสนอมาแล้ว เห็นว่า กรณีนี้เป็นการปรับปรุงโครงสร้างองค์การด้านการบินพลเรือนเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยด้านการบิน ซึ่งสามารถปรับปรุงแก้ไขได้โดยการจัดระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน โดยการปรับปรุงโครงสร้างของกรมการบินพลเรือนเสียใหม่ รวมทั้งจัดตั้งหน่วยงานของรัฐขึ้นเพื่อกำกับดูแลการการบินพลเรือนของประเทศ ทั้งนี้ การแก้ไขข้อบกพร่องตามข้อค้นพบของคณะผู้ตรวจสอบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นเรื่องที่มีความจำเป็นเร่งด่วน ในอันที่จะรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) จึงเห็นควรจัดทำในรูปแบบของพระราชกำหนด รวม ๓ ฉบับ และร่างกฎกระทรวง ๑ ฉบับ สรุปผลการพิจารณาได้ดังนี้

๑. ร่างพระราชกำหนดการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. .... เป็นร่างที่มีหลักการทำนองเดียวกับร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ..../๒๕๕๘ เรื่อง จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยมีสาระสำคัญดังนี้

(๑) จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณหรือกฎหมายอื่น และมีฐานะเป็นนิติบุคคล และมีวัตถุประสงค์ในการกำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนาการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล และเสนอแนะนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวกับการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศต่อคณะกรรมการการบินพลเรือน (ร่างมาตรา ๕ ถึงร่างมาตรา ๑๔)

(๒) ให้มีคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยคณะหนึ่ง ประกอบด้วยปลัดกระทรวงคมนาคมและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินห้าคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง และมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี ทำหน้าที่ในการควบคุมดูแลการดำเนินงานของสำนักงาน ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน (ร่างมาตรา ๑๕ ถึงร่างมาตรา ๒๒)

(๓) ให้มีผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยคนหนึ่ง ซึ่งคณะกรรมการแต่งตั้งจากบุคคลที่ได้รับการสรรหา มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี ทำหน้าที่ในการบริหารกิจการของสำนักงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และตามกฎหมาย ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ นโยบายและมติของคณะกรรมการ (ร่างมาตรา ๒๓ ถึงร่างมาตรา ๓๖)

(๔) ให้สำนักงานมีหน้าที่กำกับดูแลการบินพลเรือนและควบคุมกิจการการบินพลเรือน โดยมีอำนาจในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ และคำสั่งเกี่ยวกับการบินพลเรือนให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่เป็นปัจจุบันและทันต่อเหตุการณ์ และกำกับ ควบคุม ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติในเรื่องทั้งปวงที่เกี่ยวกับการบินพลเรือนด้วย (ร่างมาตรา ๓๗ ถึงร่างมาตรา ๓๘)

(๕) ให้สำนักงานมีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือนจากผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงตามอัตราที่สำนักงานกำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือน (ร่างมาตรา ๓๙ ถึงร่างมาตรา ๔๑)

(๖) ให้รัฐมนตรีมีอำนาจกำกับดูแลสำนักงานให้ดำเนินการตามกฎหมาย นโยบายและแผนซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ รวมทั้งมีอำนาจสั่งยับยั้งการกระทำของสำนักงานหรือผู้อำนวยการที่เห็นว่าขัดต่อนโยบายหรือแผนดังกล่าว (ร่างมาตรา ๔๒ วรรคหนึ่ง)

(๗) ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำกับการดำเนินงานของสำนักงาน และผู้อำนวยการให้ดำเนินงานให้ทันต่อเหตุการณ์ ถูกต้อง และครบถ้วนและตามกฎหมาย และตามอนุสัญญา (ร่างมาตรา ๔๒ วรรคสอง)

(๘) ให้สำนักงานวางและถือไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมแก่กิจการ และเป็นไปตามหลักสากล และจัดให้มีการตรวจสอบภายในโดยผู้ตรวจสอบภายในเป็นประจำ และรายงานผลการตรวจสอบโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ (ร่างมาตรา ๔๔ ถึงร่างมาตรา ๔๕)

(๙) ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบ เป็นผู้สอบบัญชีและประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของสำนักงานทุกกรอบปี (ร่างมาตรา ๔๗)

(๑๐) ให้สำนักงานจัดทำรายงานการดำเนินงานประจำปีเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และเผยแพร่รายงานดังกล่าวต่อสาธารณชน (ร่างมาตรา ๔๘)

(๑๑) กำหนดบทเฉพาะกาลให้รัฐมนตรีแต่งตั้งผู้มีความรู้ความสามารถ ปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยการจนกว่าจะมีการแต่งตั้งผู้อำนวยการตามพระราชกำหนดนี้ และให้ข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการของกองมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน กองมาตรฐานสนามบิน สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ สำนักมาตรฐานการบิน ยกเว้นที่เกี่ยวข้อง งานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และงานนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ และสำนักส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศ มาปฏิบัติงานที่สำนักงานเป็นการชั่วคราว (ร่างมาตรา ๕๐ ถึงร่างมาตรา ๕๑)

(๑๒) ให้ข้าราชการ ลูกจ้างและพนักงานราชการของกรมการบินพลเรือนที่ประสงค์จะเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงาน ให้แสดงความจำนงเป็นหนังสือภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ และให้ได้รับการบรรจุเป็นพนักงานหรือลูกจ้างเมื่อได้ผ่านการคัดเลือกหรือประเมินจากผู้อำนวยการแล้ว (ร่างมาตรา ๕๒)

**๒. ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ พ.ศ. ....**

**คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ)** พิจารณาแล้วเห็นว่า จากการปรับปรุงโครงสร้างขององค์กรด้านการบินพลเรือน โดยการจัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยขึ้นทำหน้าที่เป็นองค์กรกำกับดูแลการบินพลเรือน จึงจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ให้มีความสอดคล้องกับหลักการดังกล่าวด้วย แต่โดยที่การปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัตินี้มีความจำเป็นต้องเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางของร่างพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. .... จึงจัดทำในรูปแบบร่างพระราชกำหนดเพื่อจะได้แก้ไขและมีผลใช้บังคับไปในคราวเดียวกัน โดยมีสาระสำคัญดังนี้

(๑) เพิ่มบทนิยามคำว่า “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” และ “ผู้อำนวยการ” (ร่างมาตรา ๓)

(๒) แก้ไขบทนิยามคำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” และ “อธิบดี” (ร่างมาตรา ๔ และร่างมาตรา ๕)

(๓) กำหนดให้ส่วนราชการที่ประสงค์จะใช้สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราว อนุญาตของส่วนราชการเพื่อบริการสาธารณะ จะต้องดำเนินการภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ด้วย (ร่างมาตรา ๖)

(๔) ตัดอำนาจของรัฐมนตรีในการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ออก โดยกำหนดให้เป็นอำนาจของผู้บริหาร (ร่างมาตรา ๗)

(๕) ให้ผู้อำนวยการมีอำนาจหน้าที่ในการออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ และคำสั่งตามพระราชกำหนดนี้ (ร่างมาตรา ๘)

(๖) เพิ่มเติมอำนาจของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการให้ความเห็นชอบข้อบังคับที่ออกโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และอัตราค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือน รวมทั้งให้อำนาจในการเรียกผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พนักงานหรือบุคคลใดในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมาชี้แจงข้อเท็จจริง หรือสั่งให้ดำเนินการ หรือระงับการดำเนินการใดๆ ที่เห็นว่าอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อความมั่นคงปลอดภัยของประเทศหรือต่อการบินพลเรือนได้ (ร่างมาตรา ๙ และร่างมาตรา ๑๐)

(๗) ยกเลิกบทบัญญัติเกี่ยวกับคณะกรรมการเทคนิค เนื่องจากผู้แทนกรมการบินพลเรือนได้ยืนยันในทางนโยบายว่า ได้ยกเลิกคณะกรรมการเทคนิค รวมทั้งให้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการเทคนิคไปเป็นอำนาจหน้าที่ของผู้บริหารสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ร่างมาตรา ๑๑ ถึงร่างมาตรา ๑๓)

(๘) ตัดเรื่องการให้กรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานธุรการของคณะกรรมการการบินพลเรือนออก เนื่องจากเป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (ร่างมาตรา ๑๔)

(๙) แก้ไขเพิ่มเติมให้การพิจารณาประเด็นทางเทคนิค เป็นดุลพินิจของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เนื่องจากยกเลิกบทบัญญัติเกี่ยวกับคณะกรรมการเทคนิคแล้ว (ร่างมาตรา ๑๕)

(๑๐) ตัดบทบัญญัติเกี่ยวกับการยกเว้นการขอใบรับรองสำหรับสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ดำเนินการโดยกรมการบินพลเรือน หรือส่วนราชการใดๆ ที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ ออก เพื่อให้สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตดังกล่าว ที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ ต้องดำเนินการขอใบรับรอง และดำเนินการอื่นใดให้เป็นไปตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ด้วย (ร่างมาตรา ๒๖ และร่างมาตรา ๒๙)

(๑๑) ลดขั้นตอนการสั่งการให้เจ้าหน้าที่เข้าไปดำเนินงานเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนที่เกิดแก่สาธารณะในสนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาต โดยการให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สั่งพนักงานเจ้าหน้าที่เข้าไปดำเนินการได้ทันที (ร่างมาตรา ๒๘)

(๑๒) ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทำหน้าที่แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเกี่ยวกับข้อมูลอุบัติเหตุของอากาศยานใดในราชอาณาจักร หรือของอากาศยานไทย ในต่างประเทศ เมื่อได้รับแจ้งข้อมูลแล้ว (ร่างมาตรา ๓๐)

(๑๓) ให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยพิทักษ์อากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุ และให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนตามกฎหมายว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยาน (ร่างมาตรา ๓๑)

(๑๔) แก้ไขคำว่า “กฎกระทรวง” เป็นคำว่า “ข้อบังคับ” และ “ข้อกำหนด” (ร่างมาตรา ๓๔ และร่างมาตรา ๓๕)

(๑๕) แก้ไขคำว่า “ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน” เป็นคำว่า “ข้อบังคับ” และ “ข้อกำหนด” (ร่างมาตรา ๓๖)

(๑๖) แก้ไขคำว่า “รัฐมนตรี” “ปลัดกระทรวงคมนาคม” “อธิบดี” “คณะกรรมการการบินพลเรือน” “คณะกรรมการเทคนิค” เป็นคำว่า “ผู้อำนวยการ” (ร่างมาตรา ๓๗ ถึงร่างมาตรา ๔๑)

(๑๗) แก้ไขคำว่า “กรมการบินพลเรือน” เป็น “กรมท่าอากาศยาน” และ “สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” (ร่างมาตรา ๔๒)

(๑๘) ให้บรรดากฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ คำสั่งที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ มีผลใช้บังคับต่อไป (ร่างมาตรา ๔๓)

(๑๙) ให้บรรดาใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หนังสือรับรอง การอนุญาต การดำเนินการใดๆ หรือเงื่อนไขที่กำหนดโดยชอบตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ก่อนการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ เป็นใบอนุญาต ใบรับรอง ใบสำคัญ หนังสืออนุญาต หนังสือรับรอง การอนุญาต การดำเนินการใดๆ หรือเงื่อนไขที่ออกโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดนี้ (ร่างมาตรา ๔๔)

(๒๐) ให้สนามบินอนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตที่ให้บริการแก่สาธารณะ ซึ่งดำเนินการโดยส่วนราชการก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ ยังคงดำเนินการได้ต่อไป โดยให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เข้าดำเนินการตรวจสอบว่าเป็นไปตามมาตรฐานสากลและมีความปลอดภัยหรือไม่ (ร่างมาตรา ๔๕)

๓. ร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. .... เป็นร่างที่มีหลักการทำนองเดียวกับร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ..๒๕๕๘ เรื่อง การปรับปรุงส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

(๑) ยกเลิกกรมการบินพลเรือนและจัดตั้งกรมท่าอากาศยาน (ร่างมาตรา ๓)

(๒) โอนกิจการ อำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน งบประมาณ หนี้ สิทธิ ภาระผูกพัน ข้าราชการ ลูกจ้าง พนักงานราชการ และอัตรากำลังในส่วนที่เป็นงานเกี่ยวกับท่าอากาศยาน และสำนักพัฒนาท่าอากาศยาน กรมการบินพลเรือน ไปเป็นของกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม รวมทั้งข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการอื่นของกรมการบินพลเรือนที่มีได้รับการบรรจุเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตามกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ไปเป็นของกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม (ร่างมาตรา ๔)

(๓) โอนกิจการ อำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน งบประมาณ หนี้ สิทธิ ภาระผูกพัน ข้าราชการ ลูกจ้าง พนักงานราชการ และอัตรากำลังของสำนักมาตรฐานการบิน กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และงานนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ไปเป็นของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย รวมทั้งเปิดโอกาสให้ข้าราชการ ลูกจ้าง หรือพนักงานราชการที่มีได้ถูกโอนไป ได้แสดงความจำนงเป็นหนังสือต่อปลัดกระทรวงคมนาคมเพื่อขอโอนได้ (ร่างมาตรา ๖)

(๔) โอนบรรดาอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง หรือมติคณะรัฐมนตรีของกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม เฉพาะงานเกี่ยวกับท่าอากาศยานและสำนักพัฒนาท่าอากาศยาน ไปเป็นอำนาจหน้าที่ของกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม (ร่างมาตรา ๕)

(๕) โอนบรรดาอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง หรือมติคณะรัฐมนตรีของสำนักมาตรฐานการบิน กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และงานนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุและของเจ้าหน้าที่ของสำนักมาตรฐานการบิน กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และงานนิรภัยการบิน และสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ ไปเป็นอำนาจหน้าที่ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย (ร่างมาตรา ๗)

(๖) กำหนดบทเฉพาะกาลให้ในวาระเริ่มแรกก่อนมีการตรากฎหมายว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยาน ให้บรรดาอำนาจหน้าที่ที่โอนไปเป็นของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม และให้ปลัดกระทรวงคมนาคมมีอำนาจสั่งให้ข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการที่ไปปฏิบัติงานในสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม เป็นการชั่วคราวได้ตามที่เห็นสมควร (ร่างมาตรา ๘)

๔. ร่างกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. .... เป็นร่างที่มีหลักการทำนองเดียวกับร่างคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ..๒๕๕๘ เรื่อง แบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม โดยมีสาระสำคัญดังนี้

(๑) ให้กรมท่าอากาศยานมีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริมพัฒนาโครงข่าย และการส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และท่าอากาศยานให้มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ (ร่างข้อ ๑)

(๒) ให้กรมท่าอากาศยานมีอำนาจหน้าที่ในการศึกษาวิเคราะห์ความจำเป็น และความเป็นไปได้ในการมีสนามบินแห่งใหม่ การก่อสร้างสนามบิน และการดำเนินกิจการสนามบิน ที่อยู่ในความรับผิดชอบให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย ถูกหลักเศรษฐกิจ และเพียงพอ ต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และให้ได้มาตรฐานสากล (ร่างข้อ ๑)

(๓) ให้แบ่งส่วนราชการของกรมท่าอากาศยานออกเป็น สำนักงานเลขานุการกรม กองก่อสร้างและบำรุงรักษา กองกฎหมาย กองคลัง กองส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และท่าอากาศยาน ตามจำนวนท่าอากาศยานที่มีอยู่ในความดูแลของกรมท่าอากาศยาน (ร่างข้อ ๒ ถึงร่างข้อ ๑๒)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กันยายน ๒๕๕๘



# CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

## อนุสัญญา

## ว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ<sup>๑</sup>

Signed at Chicago,

on 7 December 1944<sup>1</sup>

### PREAMBLE

### คำปรารภ

WHEREAS the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

โดยที่วิวัฒนาการของการบินพลเรือนระหว่างประเทศในอนาคตสามารถก่อให้เกิดและรักษาไว้ซึ่งมิตรภาพและความเข้าใจต่อกันในระหว่างชาติและพลเมืองของโลก แต่อย่างไรก็ดี การฝ่าใช้การบินพลเรือนก็จะกลายเป็นภัยต่อความมั่นคงทั่วไป และ

WHEREAS it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

โดยที่เป็นที่ปรารถนากันในอันที่จะหลีกเลี่ยงการกระทบกระเทือนกันและจะส่งเสริมการร่วมมือระหว่างชาติและพลเมืองซึ่งสันติภาพของโลกจะมีได้ก็ด้วยการร่วมมือเช่นนั้น

THEREFORE, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;

ฉะนั้น บรรดารัฐบาลที่ลงนามไว้ข้างท้ายนี้ได้ตกลงในหลักการและข้อตกลงบางประการ เพื่อให้การบินพลเรือนระหว่างประเทศได้วิวัฒนาการไปในทางที่ปลอดภัยและมีระเบียบ และเพื่อให้บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้จัดตั้งขึ้นโดยได้รับโอกาสอย่างเสมอภาคเป็นมูลฐาน และให้ดำเนินการไปในทางที่มั่นคงและถูกต้องตามหลักเศรษฐกิจ

Have accordingly concluded this Convention to that end.

จึงได้กระทำอนุสัญญานี้ขึ้นเพื่อให้ได้ผลดังกล่าว

## PART I AIR NAVIGATION

### ภาค ๑ — การเดินอากาศ

### CHAPTER I GENERAL PRINCIPLES AND APPLICATION OF THE CONVENTION

#### หมวด ๑

#### หลักการทั่วไป และการใช้อนุสัญญานี้

<sup>1</sup> ICAO Doc.7300/7 (7<sup>th</sup> ed.—1997); in force on 4 April 1947; 187 parties as at 30 June 2001. Thailand deposited the notification of ratification on 4 April 1947; thus, according to Article 91 (b), for Thailand, the Convention entered into force on 4 May 1947.

<sup>๑</sup> ราชกิจจานุเบกษา ต.๕๙ ล.๖๘, ๒๕ ป.ย. ๒๔๘๔, น.๑๓๔๗ อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๔ เมษายน พ.ศ. ๒๔๘๐ และ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีภาคีทั้งหมด ๑๘๗ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๔ เมษายน พ.ศ. ๒๔๘๐ ดังนั้น ตามข้อ ๙๑ (ข) อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับสำหรับประเทศไทยเมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๘๐ การจัดทำหัวข้อและย่อหน้าได้ทำตามต้นฉบับของแต่ละภาษา จึงทำให้มีรูปแบบต่างกัน อนึ่ง ผู้จัดพิมพ์ต้องขออภัยที่เลขในเชิงอรรถภาษาไทยและภาษาอังกฤษไม่ตรงกัน

\*เข้าถึงข้อมูลได้ที่เว็บไซต์ <http://www.aviation.go.th/rbm/60-cicagoConv.pdf>

### Article 1

#### Sovereignty

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

ข้อ ๑

อธิปไตย

บรรดา รัฐผู้ทำสัญญายอมรับนับถือว่าทุกรัฐมีอธิปไตยโดยเฉพาะและสมบูรณ์เหนืออวกาศ<sup>๒</sup> บนอาณาเขตของตน

### Article 2

#### Territory

For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.

ข้อ ๒

อาณาเขต

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานี้ อาณาเขตของรัฐหนึ่งให้หมายความว่าเป็นที่ดินและทะเลในอาณาเขตที่ติดต่อกับพื้นที่ดินนั้น ซึ่งอยู่ภายใต้อธิปไตย อธิปไตย อารักขา หรืออาณัติของรัฐนั้น

### Article 3

#### Civil and state aircraft

(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.

(c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.

(d) The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.

ข้อ ๓

อากาศยานพลเรือนและอากาศยานราชการ

(ก) อนุสัญญานี้ให้ใช้บังคับแก่อากาศยานพลเรือนเท่านั้น มิให้ใช้บังคับแก่อากาศยานราชการ

(ข) อากาศยานที่ใช้ในบริการฝ่ายทหาร ศาลทหาร และตำรวจ ให้ถือว่าเป็นอากาศยานราชการ

(ค) อากาศยานราชการของรัฐผู้ทำสัญญารัฐใดจะบินเหนืออาณาเขตของอีกรัฐหนึ่งหรือลงบนอาณาเขตนั้นมิได้ นอกจากจะได้รับอนุญาตโดยความตกลงพิเศษหรือโดยวิธีอื่น และจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในความตกลงหรือวิธีเช่นนั้น

(ง) บรรดา รัฐผู้ทำสัญญารับรองว่า ในการออกข้อบังคับสำหรับอากาศยานราชการของตน ตนจะคำนึงถึงความปลอดภัยของการเดินอากาศของอากาศยานพลเรือน<sup>๓</sup>

### Article 3 bis<sup>2</sup>

ข้อ ๓ ทวิ<sup>๔</sup>

<sup>๒</sup> ในคำแปลอย่างเป็นทางการนี้ เกือบทั้งฉบับแปล "airspace" ว่า "อวกาศ" (ยกเว้นข้อ ๘๗ แปลว่า "อากาศ") ซึ่งหากพิจารณาในบริบทปัจจุบันแล้ว อาจพบว่าเป็นคำแปลที่ไม่ค่อยจะตรงนัก เพราะมีวิชากฎหมายอวกาศ (Space Law) เกิดขึ้นมาอีกสาขาหนึ่ง ถ้าจะแปล "airspace" ว่า "อวกาศ" ก็ควรแปล "outer space" ว่า "อวกาศชั้นนอก" หรือ "ห้วงอวกาศด้านนอก" แต่ถ้าจะแปล "airspace" ว่า "ห้วงอากาศ" ก็ควรแปล "outer space" ว่า "ห้วงอวกาศ" เพราะสองคำนี้เป็นข้อความคิดที่คู่กัน อนึ่ง ความนิยมทั่วไปมักแปล "airspace" ว่า "ห้วงอากาศ" กรมการบินพาณิชย์แปลคำนี้ในภาคผนวกที่ ๒ ของอนุสัญญาชิคาโก ว่า "น่านฟ้า" ศัพท์นิติศาสตร์อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (๒๕๔๑, น.๑๕) แปลว่า "ย่านอากาศ" และคำแปลอย่างเป็นทางการของอนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่น ๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน ใช้คำว่า "น่านอากาศ"

<sup>๓</sup> คำแปลในราชกิจจานุเบกษาไม่ปรากฏข้อความในวรรค (ง) นี้ ผู้จัดพิมพ์เข้าใจว่าเป็นการพิมพ์ตก จึงได้ใส่คำแปลอย่างไม่เป็นทางการเพิ่มเข้ามา

<sup>2</sup> Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 3 bis] Signed at Montreal on 10 May 1984; ICAO Doc. 9436 (1984); in force on 1 October 1998; 119 parties as at 30 June 2001. Thailand deposited the instrument of ratification on 12 July 1985.

(a) The contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered. This provision shall not be interpreted as modifying in any way the rights and obligations of States set forth in the Charter of the United Nations.

(b) The contracting States recognize that every State, in the exercise of its sovereignty, is entitled to require the landing at some designated airport of a civil aircraft flying above its territory without authority or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose inconsistent with the aims of this Convention; it may also give such aircraft any other instructions to put an end to such violations. For this purpose, the contracting States may resort to any appropriate means consistent with relevant rules of international law, including the relevant provisions of this Convention, specifically paragraph (a) of this article. Each contracting State agrees to publish its regulations in force regarding the interception of civil aircraft.

(c) Every civil aircraft shall comply with an order given in conformity with paragraph (b) of this Article. To this end each contracting State shall establish all necessary provisions in its national laws or regulations to make such compliance mandatory for any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State. Each contracting State shall make any violation of such applicable laws or regulations punishable by severe penalties and shall submit the case to its competent authorities in accordance with its laws or regulations.

(d) Each contracting State shall take appropriate measures to prohibit the deliberate use of any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State for any purpose inconsistent with the aims of this Convention. This provision shall not affect paragraph (a) or derogate from paragraphs (b) and (c) of this Article.

(ก) บรรดารัฐผู้ทำสัญญายอมรับนับถือว่าทุกรัฐต้องละเว้นจากการใช้อาวุธต่ออากาศยานพลเรือนในขณะที่ทำการบิน และในกรณีที่มีการสกัดกั้น อากาศยานและชีวิตของบุคคลบนอากาศยานและความปลอดภัยของอากาศยานจะต้องไม่ตกอยู่ในภัยอันตราย บทบัญญัตินี้มีให้ตีความไปในทางแก้ไขเปลี่ยนแปลงสิทธิและข้อผูกพันของรัฐต่าง ๆ ตามที่ปรากฏในกฎบัตรแห่งสหประชาชาติ

(ข) บรรดารัฐผู้ทำสัญญายอมรับนับถือว่าในการใช้อธิปไตยของตนนั้น ทุกรัฐมีสิทธิที่จะกำหนดให้อากาศยานพลเรือนทำการบินลง ณ สนามบินที่กำหนดไว้ ถ้าอากาศยานพลเรือนนั้นทำการบินอยู่เหนืออาณาเขตของตนโดยมิได้รับอนุญาต หรือหากมีเหตุผลอันสมควรที่ชี้ให้เห็นว่า ได้มีการใช้อากาศยานพลเรือนนั้นเพื่อความมุ่งประสงค์ใด ๆ ที่ขัดกับจุดประสงค์ของอนุสัญญานี้ ทุกรัฐสามารถสั่งอากาศยานนั้นให้ปฏิบัติตามคำสั่งอื่นใดได้อีกด้วยเพื่อยุติการฝ่าฝืนเช่นว่านั้น ด้วยความมุ่งประสงค์นี้ รัฐผู้ทำสัญญาจะต้องใช้วิธีการที่เหมาะสมซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องแห่งอนุสัญญานี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งวรรค (ก) แห่งข้อนี้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงที่จะจัดพิมพ์ระเบียบของตนที่บังคับเกี่ยวกับการสกัดกั้นอากาศยานพลเรือน

(ค) อากาศยานพลเรือนทุกลำจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งตามวรรค (ข) แห่งข้อนี้ ด้วยเหตุนี้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะต้องตราบทบัญญัติที่จำเป็นขึ้นไว้ในกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับของตน เพื่อบังคับให้อากาศยานพลเรือนที่จดทะเบียนในรัฐของตน หรือที่ทำการบินโดยผู้ประกอบการซึ่งมีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจ ลำคัญหรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐของตนถือปฏิบัติ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะต้องถือว่าการฝ่าฝืนกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับเช่นว่านั้นมิใช่ข้อยกเว้น และจะต้องยื่นเรื่องราวเสนอต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับของตน

(ง) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะต้องกำหนดมาตรการ ที่เหมาะสมเพื่อห้ามการจงใจใช้อากาศยานพลเรือนที่จดทะเบียนในรัฐของตน หรือที่ทำการบินโดยผู้ประกอบการซึ่งมีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจลำคัญหรือมีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐของตน เพื่อความมุ่งประสงค์ใด ๆ อันไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์แห่งอนุสัญญานี้ บทบัญญัตินี้จะไม่กระทบกระเทือนวรรค (ก) หรือทำให้วรรค (ข) และ (ค) แห่งข้อนี้ลดความสำคัญลง

ข้อ ๔  
การใช้การบินพลเรือน

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงว่าจะไม่ใช้การบินพลเรือนเพื่อความมุ่งประสงค์ใด ๆ ที่ขัดกับจุดประสงค์ของอนุสัญญานี้

หมวด ๒  
การบินเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา

### Article 4 Misuse of civil aviation

Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Convention.

## CHAPTER II FLIGHT OVER TERRITORY OF CONTRACTING STATES

“ คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ข้อบทนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๔๑ และ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีภาคีทั้งหมด ๑๑๙ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๒๘

### Article 5

## Right of non-scheduled flight

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 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.

Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services, shall also, subject to the provisions of Article 7, have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo, or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable

### Article 6

## Scheduled air services

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.<sup>3</sup>

### ข้อ ๕

#### สิทธิของการบินที่ไม่มีกำหนด

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงว่า บรรดาอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ซึ่งมีได้ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด ย่อมมีสิทธิที่จะทำการบินเข้ามาในอาณาเขตของตน หรือบินผ่านอาณาเขตของตนโดยไม่แวะลง และแวะลงมิใช่เพื่อการค้าได้โดยไม่จำเป็นต้องขอรับอนุญาตล่วงหน้า แต่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ และรัฐที่อากาศยานนั้นทำการบินอยู่เหนือมีสิทธิที่จะสั่งให้แวะลงได้ แม้กระนั้นก็ดี รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐลงไว้ซึ่งสิทธิที่จะสั่งอากาศยานซึ่งปรารถนาจะบินไปเหนือภูมิภาคที่ไม่มีทางเข้าไปถึงหรือที่ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเพียงพอให้ทำการบินตามเส้นทางบินที่กำหนดไว้ หรือให้ขอรับอนุญาตพิเศษสำหรับการบินเช่นนั้น ทั้งนี้ เพราะด้วยเหตุผลเกี่ยวกับความปลอดภัยของการบิน

ถ้าอากาศยานเช่นนั้นทำการรับขนคนโดยสาร สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์<sup>๕</sup> โดยได้รับสิ่งจูงหรือค่าเช่าแตกต่างกับบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนดภายใต้บทบัญญัติข้อ ๗ อากาศยานนั้นย่อมมีเอกสิทธิที่จะขนถ่ายคนโดยสาร สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ขึ้นหรือลงได้ด้วย แต่เมื่อมีการขนถ่ายขึ้นลงเช่นนั้น รัฐมีสิทธิที่จะวางข้อบังคับ เงื่อนไข หรือข้อจำกัดในการนี้ได้ตามที่พิจารณาว่าจำเป็น

### ข้อ ๖

#### บริการเดินอากาศประจำมีกำหนด

บริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด จะดำเนินการบินเหนือหรือเข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญามีได้ นอกจากจะได้รับอนุญาตพิเศษหรืออนุญาตอย่างอื่นจากรัฐนั้น และจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในใบอนุญาตเหล่านั้น<sup>๖</sup>

<sup>๓</sup> โดยส่วนใหญ่แล้วคำแปลนี้จะสะกดว่า “ไปรษณีย์ภัณฑ์” แต่ในข้อ ๘๗ (ก) และ (ง) จะสะกดว่า “ไปรษณีย์ภัณฑ์” อย่างไรก็ตามก็ตีพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๒๕ สะกดว่า “ไปรษณีย์ภัณฑ์” [ไปรษณียะพันธ์, ไปรษณียพันธ์]

<sup>3</sup> Policy and Guidance Material on the Regulation of International Air Transport (2<sup>nd</sup> ed.—1999) ICAO Doc.9587 at 1.8. In 1952, the Council adopted a definition of the term "scheduled international air service" for the guidance of States in interpretation or application of Articles 5 and 6 of the Convention. See below.

<sup>๖</sup> เมื่อปี พ.ศ. ๒๔๙๕ คณะมนตรีได้รับรองคำนิยามของ "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด" เพื่อเป็นแนวทางของรัฐในการตีความและการใช้ข้อ ๕ และข้อ ๖ แห่งอนุสัญญานี้ ดังนี้ (คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ)

### Article 7

#### Cabotage

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.

ข้อ ๗

กาโบตาจ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐย่อมมีสิทธิที่จะบอกปฏิเสธการอนุญาตให้อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ รับคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้าที่รับขนขึ้นภายในอาณาเขตของตน เพื่อส่งจ้างหรือค้าเช่า ซึ่งคนและของเหล่านั้นมีปลายทางไปยังอีกจุดหนึ่งภายในอาณาเขตนั้น

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะไม่ทำข้อตกลงใด ๆ ซึ่งให้เอกสิทธิ์เช่นนั้นนั้นโดยชัดแจ้งแก่รัฐอื่นใด หรือแก่สายการบินของรัฐอื่นใดโดยเฉพาะและรับรองว่าจะไม่ขอรับเอกสิทธิ์พิเศษเฉพาะเช่นว่านั้นจากรัฐอื่นใด<sup>๘</sup>

### Article 8

#### Pilotless aircraft

No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.

ข้อ ๘

อากาศยานไม่มีนักบิน

อากาศยานที่สามารถบินได้โดยไม่มีนักบินจะทำการบินเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาโดยไม่มีนักบินไม่ได้ นอกจากจะได้รับอนุญาตพิเศษจากรัฐนั้นและได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในใบอนุญาตเช่นนั้น รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าในภูมิภาคที่เปิดให้อากาศยานพลเรือนทำการบินได้ตนจะได้จัดการควบคุมการบินของอากาศยานที่ไม่มีนักบินเช่นว่านั้นมิให้เป็นอันตรายแก่อากาศยานพลเรือน

### Article 9

#### Prohibited areas

(a) Each contracting State may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory, provided that no

ข้อ ๙

เขตหวงห้าม

(n) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจก้าวกัดหรือห้ามโดยสมัครใจไม่ให้อากาศยานของรัฐอื่นบินเหนือเขตบางแห่งในอาณาเขตของตน เพราะเหตุที่มีความจำเป็นทางการทหารหรือทางความปลอดภัยสาธารณะ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่จำแนก

- A scheduled international air service is a series of flights that possesses all the following characteristics:
- a) it passes through the air-space over the territory of more than one State;
  - b) it is performed by aircraft for the transport of passengers, mail or cargo for remuneration, in such a manner that each flight is open to use by members of the public;
  - c) it is operated, so as to serve traffic between the same two or more points, either
    - i) according to a published time-table, or
    - ii) with flights so regular or frequent that they constitute a recognizably systematic series.

- บริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด คือ กลุ่มเที่ยวบินหนึ่งซึ่งประกอบด้วยลักษณะทั้งหมดดังต่อไปนี้
- n) มีการผ่านห้วงอากาศเหนืออาณาเขตของรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐ
- ข) กระทำการโดยอากาศยานเพื่อการขนส่งคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสินค้าเพื่อพาณิชย์ ในลักษณะที่แต่ละเที่ยวบินเปิดให้บริการต่อสาธารณะ
- ค) ดำเนินการเพื่อให้บริการการจราจรระหว่างจุดเดิมสองจุดหรือมากกว่านั้นทั้งนี้
  - ๑) ตามตารางการบินที่ประกาศต่อสาธารณะ หรือ
  - ๒) ด้วยเที่ยวบินที่สม่ำเสมอหรือบ่อยครั้งจนก่อให้เกิดกลุ่มเที่ยวบินหนึ่งซึ่งเป็นระบบสามารถจดจำได้

<sup>๘</sup> ต้นฉบับภาษาอังกฤษไม่มีย่อหน้า แต่คำแปลอย่างเป็นทางการของไทยมีย่อหน้า

distinction in this respect is made between the aircraft of the State whose territory is involved, engaged in international scheduled airline services, and the aircraft of the other contracting States likewise engaged. Such prohibited areas shall be of reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with air navigation. Descriptions of such prohibited areas in the territory of a contracting State, as well as any subsequent alterations therein, shall be communicated as soon as possible to the other contracting States and to the International Civil Aviation Organization.

(b) Each contracting State reserves also the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporarily to restrict or prohibit flying over the whole or any part of its territory, on condition that such restriction or prohibition shall be applicable without distinction of nationality to aircraft of all other States.

(c) Each contracting State, under such regulations as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas contemplated in subparagraphs (a) or (b) above to effect a landing as soon as practicable thereafter at some designated airport within its territory.

### Article 10

#### *Landing at customs airport*

Except in a case where, under the terms of this Convention or a special authorization, aircraft are permitted to cross the territory of a contracting State without landing, every aircraft which enters the territory of a contracting State shall, if the regulations of that State so require, land at an airport designated by that State for the purpose of customs and other examination. On departure from the territory of a contracting State, such aircraft shall depart from a similarly designated customs airport. Particulars of all designated customs airports shall be published by the State and transmitted to the International Civil Aviation Organization established under Part II of this Convention for communication to all other contracting States.

### Article 11

#### *Applicability of air regulations*

Subject to the provisions of this Convention, the laws and regulations of a contracting State relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of all contracting States without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that State.

ปฏิบัติผิดแผกกันระหว่างอากาศยานของรัฐที่เป็นเจ้าของอาณาเขตซึ่งดำเนินสายการบินระหว่างประเทศประจำมีกำหนดกับอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ซึ่งดำเนินสายการบินเช่นเดียวกัน ขอบเขตและการกำหนดบริเวณของเขตหวงห้าม เช่นว่านั้น จะต้องชอบด้วยเหตุผลโดยมิให้รบกวนการเดินทางอากาศโดยไม่จำเป็น รัฐผู้ทำสัญญาจะต้องทำการติดต่อแจ้งคำพরণเกี่ยวกับบรรดาเขตหวงห้าม เช่นว่านั้น ภายในอาณาเขตของตนไปยังรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ และไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่จะมีขึ้นภายหลัง

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสงวนสิทธิที่จะกักตุน หรือห้ามการบินเหนืออาณาเขตทั้งหมดหรือแต่ส่วนใดส่วนหนึ่งเป็นการชั่วคราวได้ด้วย ในเมื่อมีเหตุฉุกเฉินพิเศษผิดปกติ หรือในระหว่างเวลาฉุกเฉิน หรือเพื่อประโยชน์ความปลอดภัยสาธารณะ การกักตุนและการห้ามเช่นนี้ให้มีผลบังคับได้ทันทีโดยมิเงื่อนไขว่าจะไม่จำแนกสัญชาติอากาศยานของรัฐอื่น ๆ ทั้งหมด

(ค) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจสั่งให้อากาศยานลำหนึ่งลำใดที่ผ่านเข้าไปในเขตที่คำไว้ในวรรค (ก) หรือ (ข) ชำตันลงสู่ทำอากาศยานที่กำหนดไว้ภายในอาณาเขตของตนโดยเร็วที่สุดเท่าที่สามารถทำได้หลังจากการผ่านเช่นว่านั้น แต่ทั้งนี้จะต้องเป็นไปตามข้อบังคับซึ่งรัฐนั้นได้วางไว้

ข้อ ๑๐

การลง ณ ทำอากาศยานศุลกากร

นอกจากในกรณีทำอากาศยานได้รับอนุญาตให้บินผ่านอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาโดยไม่แวะลงตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ หรือแห่งการอนุญาตพิเศษ อากาศยานทุกลำซึ่งเข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาจะต้อง ลง ณ ทำอากาศยานที่รัฐนั้นกำหนดเพื่อความมุ่งประสงค์ทางศุลกากร หรือการตรวจอย่างอื่นถ้า ข้อบังคับของรัฐที่ว่ามีไว้เช่นนั้น ในการออกจากอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา อากาศยานเช่นว่านั้นจะต้องออกจากทำอากาศยานศุลกากรที่กำหนดไว้ เช่นเดียวกัน ให้รัฐที่กำหนดทำอากาศยานศุลกากร โฆษณารายการทั้งหมดของ ทำอากาศยานเหล่านี้ และส่งไปยังองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่ง จัดตั้งขึ้นตามภาค ๒ แห่งอนุสัญญานี้ เพื่อติดต่อแจ้งไปยังรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ทั้งหมด

ข้อ ๑๑

การใช้ข้อบังคับทางอากาศ

ภายใต้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ กฎหมายและข้อบังคับของรัฐผู้ทำสัญญาเกี่ยวกับอากาศยานที่ดำเนินการเดินทางอากาศระหว่างประเทศจะเข้ามาใน หรือออกไปจากอาณาเขตของตน หรือเกี่ยวกับการดำเนินการและการเดินทางอากาศของอากาศยานนั้น ขณะอยู่ภายในอาณาเขตของตนให้ใช้บังคับแก่อากาศยานของบรรดา รัฐผู้ทำสัญญาโดยไม่จำแนกสัญชาติ และอากาศยานนั้นจะต้องปฏิบัติตามในเมื่อเข้ามาใน หรือออกไปจาก หรือขณะอยู่ภายในอาณาเขตของรัฐนั้น

### Article 12

#### Rules of the air

Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or maneuvering within its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and maneuver of aircraft there in force. Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.

ข้อ ๑๒

กฎจราจรทางอากาศ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะเลือกใช้กระบวนการต่าง ๆ เพื่อประกันว่าอากาศยานทุกลำที่บินเหนือหรือเคลื่อนที่อยู่ภายในอาณาเขตของตนและอากาศยานทุกลำที่มีเครื่องหมายสัญชาติของตนไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด จะปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับเกี่ยวกับการบินและการเคลื่อนที่ของอากาศยานซึ่งยังคงใช้อยู่ ณ ที่นั้น รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองที่จะรักษาข้อบังคับของตนเกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ให้เป็นอย่างเดียวกับข้อบังคับที่จัดให้มีขึ้นเป็นครั้งคราวตามอนุสัญญานี้ให้มากที่สุดเท่าที่จะได้ สำหรับการบินเหนือทะเลหลวงให้ถือกฎซึ่งจะได้จัดให้มีขึ้นตามอนุสัญญานี้ใช้บังคับ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดประกันให้มีการฟ้องร้องลงโทษบรรดาบุคคลที่ฝ่าฝืนข้อบังคับที่ใช้อยู่

### Article 13

#### Entry and clearance regulations

The laws and regulations of a contracting State as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that State.

ข้อ ๑๓

ข้อบังคับการเข้าและการตรวจปล่อย

กฎหมายและข้อบังคับของรัฐผู้ทำสัญญาเกี่ยวกับคนโดยสาร ผู้ประจำการในอากาศยานหรือของบรรทุกของอากาศยาน จะเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของตน เช่น ข้อบังคับเกี่ยวกับการเข้า การตรวจปล่อย การอพยพเข้าเมือง หนังสือเดินทาง การศุลกากรและด่านกักตวงโรค ให้เป็นอันใช้บังคับแก่คนโดยสาร ผู้ประจำการในอากาศยาน หรือของบรรทุกเช่นว่า หรือแก่ผู้ทำการแทนบุคคลและของดังกล่าว ในเมื่อเข้ามาในหรือออกไปจาก หรือขณะอยู่ในอาณาเขตของรัฐนั้น

### Article 14

#### Prevention of spread of disease

Each contracting State agrees to take effective measures to prevent the spread by means of air navigation of cholera, typhus (epidemic), smallpox, yellow fever, plague, and such other communicable diseases as the contracting States shall from time to time decide to designate, and to that end contracting States will keep in close consultation with the agencies concerned with international regulations relating to sanitary measures applicable to aircraft. Such consultation shall be without prejudice to the application of any existing international convention on this subject to which the contracting States may be parties.

ข้อ ๑๔

การป้องกันการแพร่ของโรค

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงที่จะดำเนินการกระบวนการต่าง ๆ ให้ประสิทธิผลเพื่อที่จะป้องกันการแพร่ของโรคต่าง ๆ โดยการเดินอากาศ คือ อหิวาตกโรค ไข้ไทฟอยด์ (ระบาด) ไข้ทรพิษ ไข้เหลือง กาฬโรค และบรรดาโรคติดต่ออื่น ๆ ที่รัฐผู้ทำสัญญาจะพิจารณากำหนดเป็นคราว ๆ และเพื่อการนี้ รัฐผู้ทำสัญญาจะทำการปรึกษากันโดยใกล้ชิดกับตัวแทนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกันข้อบังคับระหว่างประเทศว่าด้วยกระบวนการสุขภาพที่ใช้กับอากาศยาน การปรึกษาเช่นว่านั้นจะต้องไม่เป็นการเสียหายต่อการใช้อุณหภูมิระหว่างประเทศใด ๆ ที่มีอยู่ในเรื่องนี้ ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาต่าง ๆ อาจเป็นภาคีอยู่

### Article 15

#### Airport and similar charges

Every airport in a contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of every contracting State, of all air navigation facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for

ข้อ ๑๕

ค่าภาระสำหรับท่าอากาศยานและค่าภาระที่คล้ายกัน

ภายใต้บทบัญญัติแห่งข้อ ๖๘ ท่าอากาศยานทุกแห่งในรัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งเปิดให้อากาศยานแห่งชาติของตนใช้เป็นสาธารณะจะต้องเปิดให้อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ทั้งหมดใช้เช่นเดียวกันภายใต้เงื่อนไขอย่างเดียวกัน การให้เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศรวมทั้งบริการวิทยุและอุทุนิยมวิทยา ซึ่งอาจจัดให้มีขึ้นใช้เป็นสาธารณะเพื่อความปลอดภัยและทันทั่วทั้งของการเดินอากาศโดยอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐจะต้อง

public use for the safety and expedition of air navigation.

Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other contracting State shall not be higher,

(a) As to aircraft not engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar operations, and

(b) As to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

All such charges shall be published and communicated to the International Civil Aviation Organization, provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. No fees, dues or other charges shall be imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a contracting State or persons or property thereon.

### Article 16

#### Search of aircraft

The appropriate authorities of each of the contracting States shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other contracting States on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Convention.

### CHAPTER III

### NATIONALITY OF AIRCRAFT

### Article 17

#### Nationality of aircraft

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

### Article 18

#### Dual registration

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

### Article 19

#### National laws governing

เป็นไปตามเงื่อนไขอย่างเดียวกัน

คำภาะใด ๆ ที่รัฐผู้ทำสัญญาอาจเรียกเก็บหรืออนุญาตให้เรียกเก็บจากอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นใด สำหรับการใช้อากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเช่นว่านั้น

(ก) สำหรับอากาศยานที่มีได้ทำการบินในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด จะต้องไม่สูงกว่าคำภาะที่อากาศยานแห่งชาติของตนจะต้องเสียซึ่งอากาศยานนั้นเป็นชั้นเดียวกันและทำการบินเช่นเดียวกัน

(ข) สำหรับอากาศยานที่ทำการบินในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศประจำมีกำหนด จะต้องไม่สูงกว่าคำภาะที่อากาศยานแห่งชาติของตนจะต้องเสียซึ่งอากาศยานนั้นทำการบินในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน

คำภาะเช่นว่านั้นทั้งหมดจะต้องโฆษณาและติดต่อกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ แต่ถ้าวรัฐผู้ทำสัญญาที่มีส่วนได้ส่วนเสียร้องขึ้น คณะมนตรีจะได้ตรวจสอบบรรดาคำภาะที่เรียกเก็บสำหรับการใช้อากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ กับจะรายงานและทำคำแนะนำในเรื่องนี้ให้รัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณา รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือคำภาะอื่น สำหรับสิทธิของอากาศยานใด ๆ แห่งรัฐผู้ทำสัญญา หรือบุคคล หรือทรัพย์สินในอากาศยานนั้น ในการบินผ่านหรือการเข้ามาในหรือออกไปจากอาณาเขตของตนแต่อย่างใดไม่ได้

ข้อ ๑๖

การตรวจค้นอากาศยาน

เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐมีสิทธิที่จะตรวจค้นอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ในขณะที่ลงหรือออกเดินทาง โดยไม่ให้เกิดการล่าช้าอันไม่ชอบด้วยเหตุผล และมีสิทธิตรวจใบสำคัญต่าง ๆ และเอกสารอื่น ๆ ที่วางไว้โดยอนุสัญญานี้

หมวด ๓

สัญชาติของอากาศยาน

ข้อ ๑๗

สัญชาติของอากาศยาน

อากาศยานที่ได้จดทะเบียนไว้ในรัฐใดย่อมมีสัญชาติเป็นของรัฐนั้น

ข้อ ๑๘

การจดทะเบียนสองแห่ง

อากาศยานลำหนึ่งจะจดทะเบียนโดยถูกต้องสมบูรณ์ในรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐไม่ได้ แต่อาจเปลี่ยนการจดทะเบียนจากรัฐหนึ่งไปอีกรัฐหนึ่งได้

ข้อ ๑๙

กฎหมายแห่งชาติว่าด้วยการจดทะเบียน

<sup>๔</sup> ด้วบทภาษาอังกฤษมิได้ย่อนหน้าในวรรคนี้ แต่คำแปลอย่างเป็นทางการของไทยมีย่อนหน้า



### registration

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

การจดทะเบียนหรือการโอนทะเบียนของอากาศยานในรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ จะต้องกระทำตามกฎหมายและข้อบังคับของรัฐนั้น

### Article 20

#### Display of marks

Every aircraft engaged in international air navigation shall bear its appropriate nationality and registration marks.

อากาศยานทุกลำที่ประกอบการเดินอากาศระหว่างประเทศ จะต้องมีเครื่องหมายสัญชาติและการจดทะเบียนอันเหมาะสมสำหรับอากาศยานนั้น

ข้อ ๒๐

การแสดงเครื่องหมาย

### Article 21

#### Report of registrations

Each contracting State undertakes to supply to any other contracting State or to the International Civil Aviation Organization, on demand, information concerning the registration and ownership of any particular aircraft registered in that State. In addition, each contracting State shall furnish reports to the International Civil Aviation Organization, under such regulations as the latter may prescribe, giving such pertinent data as can be made available concerning the ownership and control of aircraft registered in that State and habitually engaged in international air navigation. The data thus obtained by the International Civil Aviation Organization shall be made available by it on request to the other contracting States.

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองที่จะให้ข้อมูลเกี่ยวกับการจดทะเบียน และกรรมสิทธิ์ของอากาศยานลำหนึ่งลำใดโดยเฉพาะที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้น แก่รัฐผู้ทำสัญญาอื่นใด หรือแก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในเมื่อได้รับคำร้องขอ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะจัดส่งรายงานต่าง ๆ เพิ่มเติมให้แก่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามข้อบังคับที่องค์การดังกล่าวอาจวางขึ้น โดยให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเท่าที่จะให้ได้อันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์และการควบคุมของอากาศยานที่จดทะเบียนในรัฐนั้น และที่ประกอบการเดินอากาศระหว่างประเทศเป็นประจำ ข้อมูลซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ไว้นั้น องค์การจะต้องให้รัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ได้ใช้ประโยชน์เมื่อมีการร้องขอ

ข้อ ๒๑

รายงานการจดทะเบียน

## CHAPTER IV

## MEASURES TO FACILITATE AIR NAVIGATION

### Article 22

#### Facilitation of formalities

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.

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐตกลงที่จะเลือกใช้กระบวนการทั้งสิ้นที่สามารถปฏิบัติได้ โดยออกข้อบังคับพิเศษหรือเกณฑ์อื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินอากาศของอากาศยานระหว่างอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาและเพื่อป้องกันมิให้เกิดการล่าช้าโดยไม่จำเป็นแก่อากาศยาน ผู้ประจำการในอากาศยาน คนโดยสารและสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการบริหารกฎหมายว่าด้วยการอพยพเข้าเมือง การกักตรวจโรค การศุลกากรและการตรวจปล่อย

หมวด ๔

กระบวนการเพื่ออำนวยความสะดวก

แก่การเดินอากาศ

ข้อ ๒๒

การอำนวยความสะดวกในระเบียบการ

### Article 23

#### Customs and immigration procedures

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to establish customs and immigration procedures affecting international air navigation in accordance with the practices

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดวางวิธีดำเนินการศุลกากรและการอพยพเข้าเมืองอันกระทบถึงการเดินทางอากาศระหว่างประเทศเท่าที่เห็นว่าจะสามารถปฏิบัติได้ ตามวิธีปฏิบัติซึ่งอาจมีขึ้นหรือได้รับแนะนำเป็นครั้งคราวตาม

ข้อ ๒๓

วิธีดำเนินการศุลกากรและอพยพเข้าเมือง

which may be established or recommended from time to time, pursuant to this Convention. Nothing in this Convention shall be construed as preventing the establishment of customs-free airports.

อนุสัญญาฉบับนี้ ไม่มีข้อความใดในอนุสัญญาฉบับนี้ที่แสดงว่ามีการห้ามมิให้จัดตั้งท่าอากาศยานที่ไม่เก็บภาษีศุลกากร

### Article 24

#### Customs duty

(a) Aircraft on a flight to, from, or across the territory of another contracting State shall be admitted temporarily free of duty, subject to the customs regulations of the State. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of a contracting State, on arrival in the territory of another contracting State and retained on board on leaving the territory of that State shall be exempt from customs duty, inspection fees or similar national or local duties and charges. This exemption shall not apply to any quantities or articles unloaded, except in accordance with the customs regulations of the State, which may require that they shall be kept under customs supervision.

(ก) อากาศยานที่บินไปยัง ออกจาก หรือผ่านอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีก รัฐหนึ่ง จะเข้าไปได้เป็นการชั่วคราวโดยไม่เสียอากรภายใต้ข้อบังคับศุลกากรของรัฐนั้น เชื้อเพลิง น้ำมันสิ้น เครื่องอะไหล่ เครื่องบริภัณฑ์ประจำ และพัสดุของอากาศยานในอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่ง ในเมื่อเข้าไปถึงอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง จะได้รับยกเว้นจากภาษีศุลกากร ค่าธรรมเนียมการตรวจ หรือค่าอากร และค่าภาระแห่งชาติหรือท้องถิ่นที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน โดยสิ่งของเหล่านั้นคงเก็บอยู่บนอากาศยานในเมื่อออกจากอาณาเขตของรัฐนั้น การยกเว้นนี้มีให้ใช้แก่ปริมาณหรือสิ่งของที่ขนส่ง เว้นแต่จะเป็นไปตามข้อบังคับศุลกากรของรัฐนั้น ซึ่งอาจกำหนดให้เก็บรักษาสิ่งของเหล่านั้นไว้ภายใต้ความอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ศุลกากรก็ได้

ข้อ ๒๔

ภาษีศุลกากร

(b) Spare parts and equipment imported into the territory of a contracting State for incorporation in or use on an aircraft of another contracting State engaged in international air navigation shall be admitted free of customs duty, subject to compliance with the regulations of the State concerned, which may provide that the articles shall be kept under customs supervision and control.

(ข) เครื่องอะไหล่และเครื่องบริภัณฑ์ที่นำเข้ามาในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่ง เพื่อรวมเข้าหรือใช้ในอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งอากาศยานนั้นดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศจะนำเข้าได้โดยไม่เสียภาษีศุลกากร ภายใต้การปฏิบัติตามข้อบังคับของรัฐนั้น ซึ่งอาจกำหนดว่าสิ่งของเหล่านั้นจะต้องเก็บรักษาไว้ภายใต้ความอำนวยความสะดวกและควบคุมของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

### Article 25

#### Aircraft in distress

Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองที่จะจัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือแก่อากาศยานในระหว่างทุกข์ภัยในอาณาเขตของตนเท่าที่จะสามารถปฏิบัติได้ และภายใต้ความควบคุมของเจ้าหน้าที่ของตนเอง จะอนุญาตให้เจ้าของอากาศยานนั้น หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน จัดให้มีกระบวนการช่วยเหลือเช่นจำนวนอันอาจจำเป็นตาม พหุติการณ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐจะร่วมมือในกระบวนการประสานกัน ซึ่งอาจได้รับแนะนำเป็นครั้งคราวตามอนุสัญญาฉบับนี้ ในเมื่อรับจัดการค้นหาอากาศยานที่หายไป

ข้อ ๒๕

อากาศยานในระหว่างทุกข์ภัย

### Article 26

#### Investigation of accidents

In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in

ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่ง ในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง ซึ่งมีการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัส หรือแสดงว่ามีการบกพร่องอย่างร้ายแรงในทางเทคนิคในอากาศยานนั้น หรือในเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ รัฐเจ้าของดินแดนที่เกิดอุบัติเหตุจะจัดการสอบสวนเหตุการณ์ของอุบัติเหตุที่นั่นตามวิธีการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่าง

ข้อ ๒๖

การสืบสวนอุบัติเหตุ

accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.

ประเทศอาจแนะนำ ทั้งนี้เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายของรัฐนั้น รัฐเจ้าของทะเบียนอากาศยานมีโอกาสดังผู้สังเกตการณ์ไปร่วมในการสอบสวนได้ และรัฐที่ทำการสอบสวนจะต้องติดต่อส่งรายงานและคำวินิจฉัยในเรื่องนี้ไปยังรัฐเจ้าของทะเบียน

### Article 27

## Exemption from seizure on patent claims

(a) While engaged in international air navigation, any authorized entry of aircraft of a contracting State into the territory of another contracting State or authorized transit across the territory of such State with or without landings shall not entail any seizure or detention of the aircraft or any claim against the owner or operator thereof or any other interference therewith by or on behalf of such State or any person therein, on the ground that the construction, mechanism, parts, accessories or operation of the aircraft is an infringement of any patent, design, or model duly granted or registered in the State whose territory is entered by the aircraft, it being agreed that no deposit of security in connection with the foregoing exemption from seizure or detention of the aircraft shall in any case be required in the State entered by such aircraft.

ข้อ ๒๗  
การยกเว้นจากการยึดโดยมีการเรียกชดเชยสิทธิบัตร

(ก) ในขณะที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศ การที่อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาของรัฐหนึ่งได้รับอนุญาตให้เข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง หรือได้รับอนุญาตให้บินผ่านอาณาเขตของรัฐเช่นว่านั้น โดยจะลงหรือไม่ลงก็ตาม จะไม่เป็นเหตุให้เกิดการยึดหรือหน่วงเหนี่ยวอากาศยานนั้นไว้ หรือมีการเรียกชดเชยใด ๆ แก่เจ้าของหรือผู้ดำเนินการบินของอากาศยานนั้น หรือเกิดการแทรกสอดอย่างอื่นอย่างใด โดยรัฐเช่นว่านั้น หรือบุคคลใดในรัฐนั้น หรือโดยผู้แทน โดยอ้างว่าการสร้าง กลไก ชิ้นส่วนต่าง ๆ ส่วนประกอบหรือการดำเนินการของอากาศยานนั้นละเมิดสิทธิบัตร แบบแผน หรือตัวแบบที่ได้รับอนุมัติหรือจดทะเบียนโดยถูกต้องแล้วในรัฐเจ้าของอาณาเขตที่อากาศยานนั้นเข้าไป และไม่ว่าในกรณีใดเป็นที่ตกลงกันว่าจะไม่มีการเรียกให้วางประกันเกี่ยวกับการยกเว้นจากการยึดหรือหน่วงเหนี่ยวดังกล่าวข้างต้นในรัฐที่อากาศยานเช่นว่านั้นเข้าไป

(b) The provisions of paragraph (a) of this Article shall also be applicable to the storage of spare parts and spare equipment for the aircraft and the right to use and install the same in the repair of an aircraft of a contracting State in the territory of any other contracting State, provided that any patented part or equipment so stored shall not be sold or distributed internally in or exported commercially from the contracting State entered by the aircraft.

(ข) บทบัญญัติในวรรค (ก) แห่งข้อนี้ให้ใช้บังคับแก่คลังพัสดุหรือเครื่องอะไหล่ และเครื่องบริภัณฑ์สำรองสำหรับอากาศยานนั้นด้วย ตลอดจนสิทธิที่จะใช้หรือติดตั้งสิ่งของเช่นนั้นในการซ่อมอากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาของรัฐหนึ่งในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นใด แต่มีเงื่อนไขว่าชิ้นส่วนหรือเครื่องบริภัณฑ์ใด ๆ ที่มีสิทธิบัตร ซึ่งเก็บรักษาไว้เช่นนั้นห้ามมิให้นำออกขายหรือแจกจ่ายใน หรือส่งออกเพื่อค้าจากรัฐผู้ทำสัญญาที่อากาศยานนั้นเข้าไป

(c) The benefits of this Article shall apply only to such States, parties to this Convention, as either (1) are parties to the International Convention for the Protection of Industrial Property and to any amendments thereof; or (2) have enacted patent laws which recognize and give adequate protection to inventions made by the nationals of the other States parties to this Convention.

(ค) คุณประโยชน์แห่งข้อนี้ให้ใช้เฉพาะแก่รัฐที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ และจะต้องเข้าเกณฑ์หนึ่งเกณฑ์ใดในสองข้อต่อไปนี้ (๑) เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความคุ้มครองทรัพย์สินอุตสาหกรรม และแห่งการแก้ไขเพิ่มเติมที่ทำขึ้นภายหลัง หรือ (๒) ได้ตรากฎหมายสิทธิบัตรขึ้น ซึ่งยอมรับนับถือและให้ความคุ้มครองอันเพียงพอแก่การนิมิตที่กระทำขึ้นโดยคนชาติของรัฐอื่น ๆ ที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาฉบับนี้

### Article 28

## Air navigation facilities and standard systems

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to:

(a) Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to

ข้อ ๒๘  
เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และระบบมาตรฐาน

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดการในข้อต่อไปนี้เท่าที่จะปฏิบัติได้  
(ก) จัดให้มีท่าอากาศยาน บริการวิทยุ บริการอุตุนิยมวิทยาและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอย่างอื่น ๆ ขึ้นภายในอาณาเขตของตน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การเดินอากาศระหว่างประเทศตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติ

facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

(b) Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

(c) Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.

ที่แนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้

(ข) ยึดถือและจัดการใช้ระบบมาตรฐานอันเหมาะสมว่าด้วยวิธีดำเนินการทางสื่อสาร รหัส การทำเครื่องหมาย สัญญาณ การตามไฟ และวิธีปฏิบัติและกฎอื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนินการบินซึ่งอาจแนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้

(ค) ร่วมมือในกระบวนการระหว่างประเทศเพื่อให้ได้มีการพิมพ์โฆษณาแผนที่ และแผนภูมิเดินอากาศขึ้นตามมาตรฐาน ซึ่งอาจแนะนำหรือวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญาฉบับนี้

CHAPTER V

CONDITIONS TO BE FULFILLED WITH RESPECT TO AIRCRAFT

Article 29

Documents carried in aircraft

Every aircraft of a contracting State, engaged in international navigation, shall carry the following documents in conformity with the conditions prescribed in this Convention:

- (a) Its certificate of registration;
(b) Its certificate of airworthiness;
(c) The appropriate licenses for each member of the crew;
(d) Its journey log book;
(e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;
(f) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;
(g) If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.

Article 30

Aircraft radio equipment

(a) Aircraft of each contracting State may, in or over the territory of other contracting States, carry radio transmitting apparatus only if a license to install and operate such apparatus has been issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered. The use of radio transmitting apparatus in the territory of the contracting State whose territory is flown over shall be in accordance with the regulations prescribed by that State.

(b) Radio transmitting apparatus may be used only by members of

หมวด ๕

เงื่อนไขที่จะต้องปฏิบัติตามเกี่ยวกับอากาศยาน

ข้อ ๒๙

เอกสารที่ต้องนำไปในอากาศยาน

อากาศยานทุกลำของรัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งทำการเดินอากาศระหว่างประเทศ จะต้องนำเอกสารต่อไปนี้ติดไปด้วย เอกสารเหล่านี้ต้องทำขึ้นโดยอนุโลมตามเงื่อนไขที่วางไว้ในอนุสัญญานี้

- (ก) ใบสำคัญการจดทะเบียนของอากาศยานนั้น
(ข) ใบสำคัญสมควรเดินอากาศของอากาศยานนั้น
(ค) ใบอนุญาตอันเหมาะสมแก่หน้าที่สำหรับผู้ประจำการในอากาศยานแต่ละคน
(ง) สมุดปูมเส้นทางของอากาศยานนั้น
(จ) ใบอนุญาตสถานีวิทยุอากาศยาน ถ้ามีเครื่องวิทยุในอากาศยานนั้น
(ฉ) บัญชีแสดงรายนามและตำบลที่ขึ้นและปลายทางของคนโดยสาร ถ้าอากาศยานนั้นรับขนคนโดยสาร
(ช) บัญชีรายการ และบัญชีแสดงรายละเอียดของสินค้า ถ้าอากาศยานนั้นรับขนสินค้า

ข้อ ๓๐

เครื่องวิทยุบนอากาศยาน

(ก) อากาศยานของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจมีเครื่องส่งวิทยุติดเข้าในหรือเหนืออาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ได้ก็แต่เมื่อมีใบอนุญาตให้ติดตั้งและใช้เครื่องวิทยุเช่นนั้น ซึ่งออกให้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐซึ่งอากาศยานนั้นจดทะเบียน การใช้เครื่องส่งวิทยุในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาเจ้าของดินแดนซึ่งอากาศยานนั้นอยู่เหนือจะต้องเป็นไปตามข้อบังคับซึ่งรัฐนั้นวางไว้

(ข) ผู้ประจำทำการในอากาศยานยอมใช้เครื่องส่งวิทยุได้เฉพาะเมื่อตนมี

the flight crew who are provided with a special license for the purpose, issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered.

ใบอนุญาตพิเศษสำหรับการไว้ซึ่งออกให้โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียน

**Article 31**

*Certificates of airworthiness*

Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.

ข้อ ๓๑  
ใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศ  
อากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศจะต้องมีใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศซึ่งรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แล้ว

**Article 32**

*Licenses of personnel*

(a) The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged in international navigation shall be provided with certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the State in which the aircraft is registered.

ข้อ ๓๒  
ใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่  
(ก) นักบินประจำอากาศยานทุกลำ และผู้อื่นที่ประจำดำเนินการในอากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศ จะต้องมีใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตซึ่งรัฐที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แล้ว

(b) Each contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to any of its nationals by another contracting State.

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสงวนสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ยอมรับนับถือใบสำคัญความสามารถและใบอนุญาตซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่งออกให้แก่คนชาติของตนเพื่อทำการบินเหนืออาณาเขตของตน

**Article 33**

*Recognition of certificates and licenses*

Certificates of airworthiness and certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contracting States, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.

ข้อ ๓๓  
การยอมรับนับถือใบสำคัญและใบอนุญาต  
ใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศ ใบสำคัญความสามารถ และใบอนุญาตซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาที่อากาศยานนั้นจดทะเบียนออกให้หรือกระทำให้สมบูรณ์แล้ว รัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ ต้องยอมรับนับถือว่าสมบูรณ์ ถ้าหากข้อกำหนดในการออกใบสำคัญหรือใบอนุญาตเช่นนั้น หรือการกระทำให้สมบูรณ์เท่าเทียมหรือเหนือกว่ามาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งอาจวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญานี้

**Article 34**

*Journey log books*

There shall be maintained in respect of every aircraft engaged in international navigation a journey log book in which shall be entered particulars of the aircraft, its crew and of each journey, in such form as may be prescribed from time to time pursuant to this Convention.

ข้อ ๓๔  
สมุดปูมเดินทาง  
ให้มีและเก็บรักษาสมุดปูมเดินทางไว้เล่มหนึ่งในอากาศยานทุกลำที่ทำการเดินอากาศระหว่างประเทศ และให้กรอกรายการเกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยาน และการเดินทางของอากาศยานนั้นแต่ละครั้งลงในสมุดปูมตามแบบซึ่งอาจวางขึ้นเป็นคราว ๆ ตามอนุสัญญานี้

**Article 35**

*Cargo restrictions*

(a) No munitions of war or implements of war may be carried in or

ข้อ ๓๕  
ข้อจำกัดเกี่ยวกับสินค้า  
(ก) ห้ามมิให้นำยุทธภัณฑ์หรือเครื่องใช้ในการสงครามมาในหรือเหนือ

above the territory of a State in aircraft engaged in international navigation, except by permission of such State. Each State shall determine by regulations what constitutes munitions of war or implements of war for the purposes of this Article, giving due consideration, for the purposes of uniformity, to such recommendations as the International Civil Aviation Organization may from time to time make.

(b) Each contracting State reserves the right, for reasons of public order and safety, to regulate or prohibit the carriage in or above its territory of articles other than those enumerated in paragraph (a): provided that no distinction is made in this respect between its national aircraft engaged in international navigation and the aircraft of the other States so engaged; and provided further that no restriction shall be imposed which may interfere with the carriage and use on aircraft of apparatus necessary for the operation or navigation of the aircraft or the safety of the personnel or passengers.

### Article 36

#### Photographic apparatus

Each contracting State may prohibit or regulate the use of photographic apparatus in aircraft over its territory.

## CHAPTER VI

## INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES

### Article 37

#### Adoption of international standards and procedures

Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with:

- (a) Communications systems and air navigation aids, including ground marking;
- (b) Characteristics of airports and landing areas;
- (c) Rules of the air and air traffic control practices;
- (d) Licensing of operating and mechanical personnel;
- (e) Airworthiness of aircraft;

อาณาเขตของรัฐหนึ่ง โดยอากาศยานที่ดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ นอกจากจะได้รับอนุญาตจากรัฐนั้น รัฐแต่ละรัฐจะกำหนดโดยออกเป็นข้อบังคับว่ายุทธภัณฑ์ หรือเครื่องใช้ในการสงครามตามข้อนี้คืออะไร และโดยคำนึงตามสมควรถึงคำแนะนำที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะทำขึ้นเป็นคราว ๆ เพื่อประโยชน์แห่งภาวะเอกรูป

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐสงวนสิทธิเพื่อเหตุผลทางความสงบเรียบร้อย และความปลอดภัยสาธารณะ ที่จะจัดระเบียบหรือห้ามการรับขนส่งของอื่นใด นอกจากที่แจ้งไว้ในวรรค (ก) ในหรือเหนืออาณาเขตของตน แต่มีข้อแม้ว่าในเรื่องนี้ จะไม่มีการจำแนกกระหว่างอากาศยานของชนชาติของตนที่ประกอบการบินอากาศระหว่างประเทศกับอากาศยานของรัฐอื่น ๆ ที่ดำเนินการเช่นเดียวกัน และนอกจากนั้นจะต้องไม่วางข้อกำหนดซึ่งอาจรบกวนการรับขนส่งและการใช้เครื่องลำเลียงที่จำเป็นเพื่อการดำเนินการหรือการเดินทางอากาศของอากาศยาน หรือเพื่อความปลอดภัยของผู้ประจำหน้าที่หรือคนโดยสารบนอากาศยานนั้น

ข้อ ๓๖

เครื่องถ่ายภาพ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจห้ามหรือวางระเบียบการใช้เครื่องถ่ายภาพในอากาศยานที่อยู่เหนืออาณาเขตของตน

หมวด ๖

มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำ

ข้อ ๓๗

การตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีดำเนินการ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะร่วมมือในการให้ได้มีขีดสูงสุดแห่งภาวะเอกรูปเท่าที่สามารถปฏิบัติได้ในข้อบังคับ มาตรฐาน วิธีดำเนินการ และการจัดระเบียบในส่วนที่เกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่ทางบิน และบริการอนุพลในเรื่องทั้งหมดซึ่งภาวะเอกรูปเช่นว่านั้นจะอำนวยความสะดวกและช่วยให้การเดินทางอากาศดีขึ้น

เพื่อการนี้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะตกลงเลือกใช้นและแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศ และวิธีปฏิบัติกับวิธีดำเนินการที่แนะนำว่าด้วยเรื่องต่อไปนี้ ตามที่จำเป็นเป็นคราว ๆ คือ

- (ก) ระบบการสื่อสาร และเครื่องอนุพลการเดินทางอากาศ รวมทั้งการทำเครื่องหมายบนพื้นดิน
- (ข) ลักษณะของท่าอากาศยานและพื้นที่ขึ้นลง

(f) Registration and identification of aircraft;

(g) Collection and exchange of meteorological information;

(h) Log books;

(i) Aeronautical maps and charts;

(j) Customs and immigration procedures;

(k) Aircraft in distress and investigation of accidents;

and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.

(ค) กฎทางอากาศและวิธีปฏิบัติในการควบคุมการจราจรทางอากาศ

(ง) การออกใบอนุญาตสำหรับ ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศยานฝ่ายดำเนินการและฝ่ายช่างกล

(จ) ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน

(ฉ) การจดทะเบียนและการแสดงเอกลักษณ์ของอากาศยาน

(ช) การรวบรวมและแลกเปลี่ยนข่าวจุดนิยามวิทยา

(ซ) สมุดปฎิ

(ฅ) แผนที่และแผนภูมิเดินอากาศ

(ฉ) วิธีดำเนินการเกี่ยวกับศุลกากรและการอพยพเข้าเมือง

(ฎ) อากาศยานระหว่างทุภรภัย และการสืบสวนอุบัติเหตุ และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ความสม่ำเสมอและประสิทธิภาพของการเดินอากาศตามที่เห็นว่าเหมาะสมเป็นคราว ๆ<sup>๔</sup>

### Article 38

#### Departures from international standards and procedures

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.

รัฐใดที่เห็นว่าตนไม่สามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือวิธีดำเนินการเช่นว่านั้นได้โดยครบถ้วน หรือไม่สามารถแก้ไขบังคับหรือวิธีปฏิบัติของตนให้ตรงตามมาตรฐานระหว่างประเทศหรือวิธีดำเนินการใด ๆ ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือเห็นว่าจำเป็นจะต้องเลือกใช้ข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติส่วนหนึ่งโดยเฉพาะแตกต่างจากที่วางขึ้นโดยมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐนั้นจะต้องแจ้งให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศทราบโดยทันทีว่า วิธีปฏิบัติของตนแตกต่างจากวิธีที่วางขึ้นไว้โดยมาตรฐานระหว่างประเทศอย่างไรบ้าง ในกรณีที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศ รัฐใดที่มีได้กระทำแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับหรือวิธีปฏิบัติของตนให้เหมาะสม จะต้องบอกกล่าวไปยังคณะมนตรีภายในหกสิบวันนับแต่วันตกลงเลือกใช้การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรฐานระหว่างประเทศนั้น หรือแจ้งให้ทราบถึงการกระทำที่ตนจะจัดการ ในกรณีเช่นว่านั้น ให้คณะมนตรีแจ้งความไปยังรัฐอื่น ๆ ทั้งหมดโดยทันทีว่ามีข้อแตกต่างอยู่ประการใดบ้างระหว่างลักษณะหนึ่งหรือมากกว่าแห่งมาตรฐานระหว่างประเทศกับวิธีปฏิบัติแห่งชาติในเรื่องเดียวกันของรัฐนั้น

ข้อ ๓๘  
การออกหากจากมาตรฐานระหว่างประเทศ  
และวิธีดำเนินการ

### Article 39

#### Endorsement of certificates and licenses

(a) Any aircraft or part thereof with respect to which there exists an international standard of airworthiness or performance, and which

(ก) อากาศยานลำหนึ่งลำใด หรือชิ้นส่วนของอากาศยานนั้น ซึ่งมีมาตรฐานระหว่างประเทศว่าด้วยความสมควรเดินอากาศ หรือการแสดงคลุมถึงอยู่แล้วแต่

ข้อ ๓๙  
การลัทธิหลังใบสำคัญหรือใบอนุญาต

<sup>๔</sup> ในตัวบทภาษาอังกฤษ ข้อความ “และเรื่องอื่น ๆ ... เป็นคราว ๆ” จะขึ้นบรรทัดใหม่ขีดขอบซ้าย แต่คำแปลอย่างเป็นทางการของไทยข้อความดังกล่าวจะอยู่ใน (ฎ)

failed in any respect to satisfy that standard at the time of its certification, shall have endorsed on or attached to its airworthiness certificate a complete enumeration of the details in respect of which it so failed.

(b) Any person holding a license who does not satisfy in full the conditions laid down in the international standard relating to the class of license or certificate which he holds shall have endorsed on or attached to his license a complete enumeration of the particulars in which he does not satisfy such conditions.

ไม่เข้าเกณฑ์มาตรฐานนั้นด้วยประการใด ๆ ในขณะที่ออกใบสำคัญ ให้สลักหลังใบสำคัญสมควรเดินอากาศที่ออกให้หรือทำหนังสือแนบโดยแจ้งรายละเอียดในส่วนที่ไม่เข้าเกณฑ์ไว้ให้พร้อมมูล

(ข) บุคคลใดถือใบอนุญาตซึ่งตนไม่เข้าเกณฑ์เต็มตามเงื่อนไขที่วางไว้ในมาตรฐานระหว่างประเทศตามชั้นของใบอนุญาตหรือใบสำคัญที่ตนถือ ให้สลักหลังใบอนุญาตของบุคคลนั้นหรือทำหนังสือแนบ โดยแจ้งรายการที่ไม่ตรงกับเงื่อนไขเหล่านั้นโดยพร้อมมูล

**Article 40**

*Validity of endorsed certificates and licenses*

No aircraft or personnel having certificates or licenses so endorsed shall participate in international navigation, except with the permission of the State or States whose territory is entered. The registration or use of any such aircraft, or of any certificated aircraft part, in any State other than that in which it was originally certificated shall be at the discretion of the State into which the aircraft or part is imported.

ข้อ ๔๐  
ความสมบูรณ์ของใบสำคัญและใบอนุญาตที่ถูกลักหลัง

ห้ามมิให้อากาศยานหรือผู้ประจำหน้าที่ซึ่งมีใบสำคัญหรือใบอนุญาตที่ถูกลักหลังเช่นว่า เข้ามีส่วนร่วมในการเดินอากาศระหว่างประเทศ นอกจากจะได้รับอนุญาตจากรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐที่เป็นเจ้าของอาณาเขตที่อากาศยานหรือผู้ประจำหน้าที่นั้นเข้าไป การจดทะเบียน หรือการใช้อากาศยานเช่นว่านั้นหรือชิ้นส่วนของอากาศยานซึ่งต้องมีใบสำคัญในรัฐใดนอกจากรัฐซึ่งอากาศยานหรือชิ้นส่วนนั้นได้รับใบสำคัญ ในขั้นต้นให้อยู่ในดุลยพินิจของรัฐที่อากาศยานหรือชิ้นส่วนนั้นถูกนำเข้าไป

**Article 41**

*Recognition of existing standards of airworthiness*

The provisions of this Chapter shall not apply to aircraft and aircraft equipment of types of which the prototype is submitted to the appropriate national authorities for certification prior to a date three years after the date of adoption of an international standard of airworthiness for such equipment.

ข้อ ๔๑  
การยอมรับนับถือมาตรฐานความสมควรเดินอากาศที่ใช้อยู่

บทบัญญัติแห่งหมวดนี้มีมิให้ใช้บังคับแก่อากาศยานหรือเครื่องบินที่อากาศยานแบบต่าง ๆ ซึ่งได้เสนอต้นแบบไปยังเจ้าหน้าที่แห่งชาติผู้มิอำนาจ เพื่อขอให้ออกใบสำคัญก่อนวันครบสามปีหลังจากวันที่ตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศว่าด้วยความสมควรเดินอากาศของเครื่องบินที่เช่นว่านั้น

**Article 42**

*Recognition of existing standards of competency of personnel*

The provisions of this Chapter shall not apply to personnel whose licenses are originally issued prior to a date one year after initial adoption of an international standard of qualification for such personnel; but they shall in any case apply to all personnel whose licenses remain valid five years after the date of adoption of such standard.

ข้อ ๔๒  
การยอมรับนับถือมาตรฐานความสามารถของผู้ประจำหน้าที่ที่ใช้อยู่

บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ มิให้ใช้บังคับแก่ผู้ประจำหน้าที่ซึ่งมีใบอนุญาตที่ออกให้ในขั้นต้นก่อนวันครบหนึ่งปีหลังจากเริ่มการตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศว่าด้วยคุณสมบัติสำหรับผู้ประจำหน้าที่เช่นว่านั้น แต่บทบัญญัติดังกล่าวให้ใช้บังคับได้แก่ผู้ประจำหน้าที่ทั้งหมดในกรณีที่มีใบอนุญาตซึ่งยังสมบูรณ์อยู่เมื่อห้าปีหลังจากวันตกลงเลือกใช้มาตรฐานเช่นว่านั้น

**PART II  
THE INTERNATIONAL CIVIL**

ภาค ๒  
องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ



# AVIATION ORGANIZATION

## CHAPTER VII THE ORGANIZATION

หมวด ๗

องค์การ

### Article 43

ข้อ ๔๓

#### *Name and composition*

ชื่อและองค์ประกอบ

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.

ให้จัดตั้งองค์การขึ้นโดยอนุสัญญานี้ชื่อ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ องค์การนี้ประกอบด้วยสมัชชาหนึ่ง คณะมนตรีคณะหนึ่ง และองค์การคณะอื่น ๆ ตามที่จำเป็น

### Article 44

ข้อ ๔๔

#### *Objectives*

วัตถุประสงค์

The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to:

ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ขององค์การนี้ มีเพื่อพัฒนาการหลักการและหลักเทคนิคของการเดินอากาศระหว่างประเทศ และทำนุการวางแผนและวิวัฒนาการของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อที่จะ

(a) Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world;

(ก) ประกันการขยายตัวของการบินพลเรือนระหว่างประเทศทั่วโลกให้เป็นไปโดยปลอดภัยและเป็นระเบียบ

(b) Encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purposes;

(ข) ส่งเสริมศิลปะแห่งการออกแบบอากาศยาน และการดำเนินการบินให้ไปสู่ความมุ่งประสงค์ในทางสันติ

(c) Encourage the development of airways, airports, and air navigation facilities for international civil aviation;

(ค) ส่งเสริมวิวัฒนาการของทางบิน ท่าอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(d) Meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport;

(ง)สนองความต้องการของประชาชนของโลก ในการขนส่งทางอากาศที่ปลอดภัย สม่าเสมอ มีประสิทธิภาพ และถูกหลักเศรษฐกิจ

(e) Prevent economic waste caused by unreasonable competition;

(จ) ป้องกันกษัยเศรษฐกิจอันเกิดขึ้นโดยการแข่งขันที่ไม่ชอบด้วยเหตุผล

(f) Insure that the rights of contracting States are fully respected and that every contracting State has a fair opportunity to operate international airlines;

(ฉ) ประกันว่าบรรดาสิทธิของรัฐผู้ทำสัญญาจะได้รับเคารพโดยเต็มที่ และประกันว่ารัฐผู้ทำสัญญาทุกรัฐจะมีโอกาสที่เป็นธรรม ในการดำเนินการบินระหว่างประเทศ

(g) Avoid discrimination between contracting States;

(ช) หลีกเลี่ยงการเลือกปฏิบัติระหว่างรัฐผู้ทำสัญญา

(h) Promote safety of flight in international air navigation;

(ช) ส่งเสริมความปลอดภัยในการบินสำหรับการเดินอากาศระหว่างประเทศ

(i) Promote generally the development of all aspects of international civil aeronautics.

(ฉ) ส่งเสริมวิวัฒนาการของด้านต่าง ๆ ทั้งหมดแห่งการเดินอากาศพลเรือนระหว่างประเทศโดยทั่วไป

### Article 45

ข้อ ๔๕

#### *Permanent seat*

สำนักถาวร

The permanent seat of the Organization shall be at such place as shall be determined at the final meeting of the Interim Assembly of the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944. The seat may be temporarily transferred elsewhere by decision of the Council.

สำนักถาวรขององค์การนี้จะอยู่ ณ ที่ซึ่งจะได้กำหนดในการประชุมครั้งสุดท้ายของสมัชชาระหว่างกาลแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศชั่วคราว ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยความตกลงระหว่างกาลว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ได้ลงนามกันที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๑๙๔๔ สำนักขององค์การอาจย้ายไปที่อื่นได้เป็นการชั่วคราวโดยคำวินิจฉัยของคณะมนตรี

[The permanent seat of the Organization shall be at such place as shall be determined at the final meeting of the Interim Assembly of the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944. The seat may be temporarily transferred elsewhere by decision of the Council, and otherwise than temporarily by decision of the Assembly, such decision to be taken by the number of votes specified by the Assembly.

The number of votes so specified will not be less than three-fourths of the total number of contracting States.]

[สำนักถาวรขององค์การนี้จะอยู่ ณ ที่ซึ่งจะได้กำหนดในการประชุมครั้งสุดท้ายของสมัชชาระหว่างกาลแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศชั่วคราว ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยความตกลงระหว่างกาลว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ได้ลงนามกันที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๑๙๔๔ สำนักขององค์การอาจย้ายไปที่อื่นได้เป็นการชั่วคราวโดยคำวินิจฉัยของคณะมนตรี และอาจย้ายไปที่อื่นแบบถาวรได้โดยคำวินิจฉัยของสมัชชา คำวินิจฉัยของสมัชชาดังกล่าวจะต้องได้มาจากการลงคะแนนเสียงตามจำนวนที่ระบุโดยสมัชชา จำนวนคะแนนเสียงที่จะระบุนั้นจะต้องไม่น้อยกว่า

สามในห้าของจำนวนรัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมด]<sup>๑๐</sup>

### Article 46

#### First meeting of Assembly

The first meeting of the Assembly shall be summoned by the Interim Council of the above-mentioned Provisional Organization as soon as the Convention has come into force, to meet at a time and place to be decided by the Interim Council.

ข้อ ๔๖  
การประชุมครั้งแรกของสมัชชา

การประชุมครั้งแรกของสมัชชาให้คณะมนตรีระหว่างกาลแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศชั่วคราวดังกล่าวข้างต้นเป็นผู้เรียกประชุมโดยกำหนดเวลาและสถานที่ ตามที่คณะมนตรีระหว่างกาลจะได้วินิจฉัยตกลงในทันทีที่อนุสัญญานี้ได้เริ่มใช้

### Article 47

#### Legal capacity

The Organization shall enjoy in the territory of each contracting State such legal capacity as may be necessary for the performance of its functions. Full juridical personality shall be granted wherever compatible with the constitution and laws of the State concerned.

ข้อ ๔๗  
อำนาจทางกฎหมาย

องค์การนี้จะมิตสิทธิทางกฎหมายตามที่จำเป็น เพื่อปฏิบัติหน้าที่ขององค์การในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐ และจะให้องค์การนี้มีฐานะเป็นนิติบุคคลโดยสมบูรณ์เท่าที่พอจะทำได้ตามรัฐธรรมนูญและกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

## CHAPTER VIII THE ASSEMBLY

หมวด ๘  
สมัชชา

### Article 48

#### Meetings of Assembly and voting

ข้อ ๔๘  
การประชุมของสมัชชาและการออกเสียง

<sup>4</sup> This is the text of the Article as amended by the Eighth Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 16 May 1958. Under Article 94(a) of the Convention, the amended text is in force in respect of those States which have ratified the amendment. In respect of the States which have not ratified the amendment, the original text is still in force. As to 30 June 2001, there are 128 ratifying States. Thailand deposited the notification of ratification on 18 January 1960 (effective that same date).

<sup>๑๐</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดังที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่แปด เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๗ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๙๘ ตามข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไข ในส่วนของรัฐที่มีได้ให้สัตยาบันการแก้ไขดังกล่าว ตัวบทเดิมยังคงมีผลใช้บังคับ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๒๘ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๐๓ (มีผลในวันเดียวกันนี้เอง)

(a) The Assembly shall meet annually and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meetings of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of any ten contracting States addressed to the Secretary General.

5 [(a) The Assembly shall meet not less than once in three years and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meetings of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of any ten contracting States addressed to the Secretary General.]

6 [(a) The Assembly shall meet not less than once in three years and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meeting of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of not less than one-fifth of the total number of contracting States addressed to the Secretary General.]

(b) All contracting States shall have an equal right to be represented at the meetings of the Assembly and each contracting State shall be entitled to one vote. Delegates representing contracting States may be assisted by technical advisers who may participate in the meetings but shall have no vote.

(c) A majority of the contracting States is required to constitute a quorum for the meetings of the Assembly. Unless otherwise provided in this Convention, decisions of the Assembly shall be taken by a majority of the votes cast.

(ก) จะมีการประชุมสมัชชาประจำปีทุกปี และให้คณะกรรมการเป็นผู้เรียกประชุม โดยกำหนดเวลาและสถานที่ตามที่เห็นสมควร การประชุมสมัชชาวิสามัญจะกระทำเมื่อใดก็ได้ โดยคณะกรรมการเป็นผู้เรียกประชุมหรือโดยรัฐผู้ทำสัญญามีจำนวนสิบรัฐร่วมกันร้องขอไปยังเลขาธิการ

[(ก) จะมีการประชุมสมัชชาไม่น้อยกว่าหนึ่งครั้งทุกสามปี และให้คณะกรรมการเป็นผู้เรียกประชุม โดยกำหนดเวลาและสถานที่ตามที่เห็นสมควร การประชุมสมัชชาวิสามัญจะกระทำเมื่อใดก็ได้ โดยคณะกรรมการเป็นผู้เรียกประชุมหรือโดยรัฐผู้ทำสัญญามีจำนวนสิบรัฐร่วมกันร้องขอไปยังเลขาธิการ]<sup>๕</sup>

6 [(ก) จะมีการประชุมสมัชชาไม่น้อยกว่าหนึ่งครั้งทุกสามปี และให้คณะกรรมการเป็นผู้เรียกประชุม โดยกำหนดเวลาและสถานที่ตามที่เห็นสมควร การประชุมสมัชชาวิสามัญจะกระทำเมื่อใดก็ได้ โดยคณะกรรมการเป็นผู้เรียกประชุมหรือโดยรัฐผู้ทำสัญญามีจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในห้าของรัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดร่วมกันร้องขอไปยังเลขาธิการ]<sup>๖</sup>

(ข) รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดมีสิทธิเท่าเทียมกันในการส่งผู้แทนเข้าไปร่วมในการประชุมของสมัชชา และรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐมีสิทธิออกเสียงหนึ่งเสียง บรรดาผู้แทนของรัฐผู้ทำสัญญาอาจนำที่ปรึกษาฝ่ายเทคนิคมาช่วยงานได้ที่ปรึกษาเหล่านั้นเข้าร่วมในการประชุมได้แต่ไม่มีสิทธิออกเสียง

(ค) สำหรับการประชุมสมัชชา ให้ถือจำนวนข้างมากของบรรดารัฐผู้ทำสัญญาเป็นองค์ประชุม การลงมติวินิจฉัยของสมัชชาให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นประมาณ เว้นไว้แต่จะมีบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในอนุสัญญานี้

5 This is the text of the Article as amended by the Eighth Session of the Assembly in 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1956. Under Article 94(a) of the Convention, the amended text is in force in respect of those States which have ratified the amendment. As to 30 June 2001, there are 132 ratifying States. Thailand deposited the notification of ratification on 18 July 1956.

<sup>๕</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดังที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่แปด เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๗ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๙ ตามข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไข ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๓๒ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๙๙

6 This is the text of the Article as amended by the 14th Session of the Assembly in 14 September 1962; it entered into force on 11 September 1975. Under Article 94(a) of the Convention, the amended text is in force in respect of those States which have ratified the amendment. As to 30 June 2001, there are 107 ratifying States. Thailand deposited the notification of ratification on 28 February 1963.

<sup>๖</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดังที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่สิบสี่ เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๐๕ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๕ ตามข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไข ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๐๗ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๖

### Article 49

## Powers and duties of Assembly

ข้อ ๔๙

อำนาจและหน้าที่ของสมัชชา

The powers and duties of the Assembly shall be to:

อำนาจและหน้าที่ของสมัชชามีดังนี้

- (a) Elect at each meeting its President and other officers;
- (b) Elect the contracting States to be represented on the Council, in accordance with the provisions of Chapter IX;
- (c) Examine and take appropriate action on the reports of the Council and decide on any matter referred to it by the Council;
- (d) Determine its own rules of procedure and establish such subsidiary commissions as it may consider to be necessary or desirable;
- (e) Vote an annual budget and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII;

- (ก) เลือกตั้งนายกขององค์การ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ในการประชุมแต่ละครั้ง
- (ข) เลือกตั้งรัฐผู้ทำสัญญาที่จะเข้าเป็นตัวแทนในคณะมนตรีตามความในหมวด ๙
- (ค) สอบสวนรายงานของคณะมนตรี และปฏิบัติตามที่เห็นสมควร กับวินิจฉัยเรื่องใด ๆ ที่คณะมนตรีเสนอมา
- (ง) กำหนดกฎวิธีดำเนินการประชุมสมัชชา และจัดตั้งคณะกรรมการช่วยงานตามที่เห็นว่าจำเป็นและพึงปรารถนา
- (จ) ออกเสียงอนุมัติงบประมาณประจำปี และกำหนดข้อตกลงทางการเงินขององค์การ ตามความในหมวด ๑๒

*[(e) Vote annual budgets and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII.]*

*[(จ) ออกเสียงอนุมัติงบประมาณประจำปีทั้งหลาย และกำหนดข้อตกลงทางการเงินขององค์การ ตามความในหมวด ๑๒]*<sup>๗</sup>

- (f) Review expenditures and approve the accounts of the Organization;
- (g) Refer, at its discretion, to the Council, to subsidiary commissions, or to any other body any matter within its sphere of action;
- (h) Delegate to the Council the powers and authority necessary or desirable for the discharge of the duties of the Organization and revoke or modify the delegations of authority at any time;
- (i) Carry out the appropriate provisions of Chapter XIII;
- (j) Consider proposals for the modification or amendment of the provisions of this Convention and, if it approves of the proposals, recommend them to the contracting States in accordance with the provisions of Chapter XXI;
- (k) Deal with any matter within the sphere of action of the

- (ฉ) ตรวจสอบรายจ่าย และอนุมัติบัญชีขององค์การ
- (ช) ส่งเรื่องใด ๆ ภายในขอบเขตการปฏิบัติงานขององค์การไปยังคณะมนตรี คณะกรรมการช่วยงานหรือไปยังองค์คณะอื่นใด ตามที่เห็นสมควร
- (ซ) มอบอำนาจและหน้าที่ที่จำเป็นหรือพึงปรารถนาให้แก่คณะมนตรี เพื่อปฏิบัติหน้าที่ขององค์การ และจะเพิกถอนหรือแก้ไขการมอบอำนาจนี้เมื่อใดก็ได้
- (ฌ) ปฏิบัติตามบทบัญญัติในหมวด ๑๓ เฉพาะที่เกี่ยวข้อง
- (ญ) พิจารณาข้อเสนอเพื่อแก้ไขหรือเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ และถ้าเห็นชอบกับข้อเสนอนั้นก็นำไปยังบรรดารัฐผู้ทำสัญญาตามความในหมวด ๒๑

<sup>7</sup> This is the text of the Article as amended by the Eighth Session of the Assembly in 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1956. Under Article 94(a) of the Convention, the amended text is in force in respect of those States which have ratified the amendment. As to 30 June 2001, there are 132 ratifying States. Thailand already deposited the notification of ratification on 18 July 1956.

<sup>๗</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดังที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่แปด เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๗ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๗ ตามข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไข ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๓๒ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารสำหรับข้อบทนี้เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๙๗

Organization not specifically assigned to the Council.

(ง) พิจารณาเรื่องใด ๆ ที่อยู่ภายในขอบเขตการปฏิบัติงานขององค์การซึ่งมิได้มีกำหนดไว้ชัดแจ้งว่าเป็นหน้าที่ของคณะมนตรี

## CHAPTER IX THE COUNCIL

หมวด ๙

คณะมนตรี

### Article 50

ข้อ ๕๐

### Composition and election of Council

องค์ประกอบและการเลือกตั้งคณะมนตรี

(a) The Council shall be a permanent body responsible to the Assembly. It shall be composed of twenty-one contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.

(ก) คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมัชชา และให้ประกอบด้วยรัฐผู้ทำสัญญาสี่สิบเจ็ดรัฐ ซึ่งสมัชชาเป็นผู้เลือกตั้ง การเลือกตั้งให้กระทำในการประชุมครั้งแรกของสมัชชา และหลังจากนั้นให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ สามปี สมาชิกของคณะมนตรีที่ได้ถูกเลือกตั้งดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งจนถึงคราวเลือกตั้งครั้งต่อไป

*[(a) The Council shall be a permanent body responsible to the Assembly. It shall be composed of twenty-seven contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.]*<sup>8</sup>

*[(ก) คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมัชชา และให้ประกอบด้วยรัฐผู้ทำสัญญาสี่สิบเจ็ดรัฐ ซึ่งสมัชชาเป็นผู้เลือกตั้ง การเลือกตั้งให้กระทำในการประชุมครั้งแรกของสมัชชา และหลังจากนั้นให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ สามปี สมาชิกของคณะมนตรีที่ได้ถูกเลือกตั้งดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งจนถึงคราวเลือกตั้งครั้งต่อไป]*<sup>๘</sup>

*[(a) The Council shall be a permanent body responsible to the Assembly. It shall be composed of thirty contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly*

*[(ก) คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมัชชา และให้ประกอบด้วยรัฐผู้ทำสัญญาลสามสิบรัฐ ซึ่งสมัชชาเป็นผู้เลือกตั้ง การเลือกตั้งให้กระทำในการประชุมครั้งแรกของสมัชชา และหลังจากนั้นให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ สามปี สมาชิกของคณะมนตรี*

*and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.]*<sup>9</sup>

*ที่ได้ถูกเลือกตั้งดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งจนถึงคราวเลือกตั้งครั้งต่อไป]*<sup>๙</sup>

*[(a) The Council shall be a permanent body responsible*

*[(ก) คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมัชชา และให้*

<sup>8</sup> This is the text of the Article as amended by the 13<sup>th</sup> (Extraordinary) Session of the Assembly on 19 June 1961; it entered into force on 17 July 1962. As to 30 June 2001, there are 125 ratifying States. Thailand deposited the notification of ratification on 17 January 1962.

<sup>๘</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชา (สมัยวิสามัญ) ที่สิบสาม เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๐๔ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๐๕ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๒๕ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๐๕

<sup>9</sup> This is the text of the Article as amended by the 17<sup>th</sup> (A) (Extraordinary) Session of the Assembly on 12 March 1971; it entered into force on 16 January 1973. As to 30 June 2001, there are 121 ratifying States. Thailand deposited the notification of ratification on 14 September 1971.

<sup>๙</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดั่งที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชา (สมัยวิสามัญ) ที่สิบเจ็ด เมื่อวันที่ ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๑๔ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๖ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๒๑ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๔

to the Assembly. It shall be composed of thirty-three contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.]

10

[(a) The Council shall be a permanent body responsible to the Assembly. It shall be composed of thirty-six contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.]

11

(b) In electing the members of the Council, the Assembly shall give adequate representation to (1) the States of chief importance in air transport; (2) the States not otherwise included which make the largest contribution to the provision of facilities for

international civil air navigation; and (3) the States not otherwise included whose designation will insure that all the major geographic areas of the world are represented on the Council. Any vacancy on the Council shall be filled by the Assembly as soon as possible; any contracting State so elected to the Council shall hold office for the unexpired portion of its predecessor's term of office.

(c) No representative of a contracting State on the Council shall be actively associated with the operation of an international air service or financially interested in such a service.

ประกอบด้วยรัฐผู้ทำสัญญาตามสิบสามรัฐ ซึ่งสมาชิกเป็นผู้เลือกตั้ง การเลือกตั้งให้กระทำในการประชุมครั้งแรกของสมาชิก และหลังจากนั้นให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ สามปี สมาชิกของคณะมนตรีที่ได้ถูกเลือกตั้งดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งจนถึงคราวเลือกตั้งครั้งต่อไป<sup>๑๐</sup>

[(n) คณะมนตรีเป็นองค์คณะถาวรรับผิดชอบต่อสมาชิก และให้ประกอบด้วยรัฐผู้ทำสัญญาตามสิบหกรัฐ ซึ่งสมาชิกเป็นผู้เลือกตั้ง การเลือกตั้งให้กระทำในการประชุมครั้งแรกของสมาชิก และหลังจากนั้นให้มีการเลือกตั้งทุก ๆ สามปี สมาชิกของคณะมนตรีที่ได้ถูกเลือกตั้งดังกล่าวให้อยู่ในตำแหน่งจนถึงคราวเลือกตั้งครั้งต่อไป<sup>๑๑</sup>

(ข) ในการเลือกตั้งสมาชิกของคณะมนตรีนั้นสมาชิกจะต้องให้มีผู้แทนที่เพียงพอ (๑) จากบรรดารัฐซึ่งมีความสำคัญยิ่งในทางขนส่งทางอากาศ (๒) จากบรรดารัฐซึ่งไม่เข้าเกณฑ์นั้น แต่ซึ่งได้ให้ความอุดหนุนเป็นอย่างมากในการจัดหาเครื่องอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินอากาศ

พลเรือนระหว่างประเทศ และ (๓) จากบรรดารัฐซึ่งไม่เข้าเกณฑ์เหล่านั้น แต่ถ้าได้เลือกตั้งแล้วเป็นที่แน่นอนว่าจะมีผู้แทนในคณะมนตรีจากบรรดาเขตแคว้นใหญ่ ๆ ของโลกในทางภูมิศาสตร์ทั่วถึงกัน ถ้าสมาชิกในคณะมนตรีว่างลงให้สมาชิกเลือกตั้งขึ้นแทนโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะได้ รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งได้รับเลือกตั้งมาแทนในคณะมนตรีนั้น ย่อมอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดเวลาที่เหลืออยู่ของสมาชิกซึ่งตนแทน

(ค) ผู้แทนของรัฐผู้ทำสัญญา ซึ่งอยู่ในคณะมนตรีจะเกี่ยวข้องเป็นตัวการในการดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ หรือมีส่วนได้เสียในทางการเงินกับบริการเช่นนั้นไม่ได้

### Article 51

## President of Council

The Council shall elect its President for a term of three years. He may be reelected. He shall have no vote. The Council shall elect from

ข้อ ๕๑

นายกมนตรี

ให้คณะมนตรีเลือกตั้งนายกของคณะขึ้นเพื่อรับตำแหน่งเป็นเวลาสามปี เมื่อครบกำหนดแล้วอาจได้รับเลือกตั้งกลับเป็นอีกได้ นายกมนตรีไม่มีสิทธิออกเสียง

10 This is the text of the Article as amended by the 21<sup>st</sup> Session of the Assembly on 14 October 1974; it entered into force on 15 February 1980. As to 30 June 2001, there are 118 ratifying States. Thailand deposited the notification of ratification on 6 March 1981.

<sup>๑๐</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวทของข้อนี้เป็นไปดั่งที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่ยี่สิบเอ็ด เมื่อวันที่ ๑๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๑๗ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๒๓ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๑๘ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๒๔

11 This is text of the Article as amended by the Assembly in 1990. To bring it into force, 108 ratifications are required. As to 30 June 2001, there are 87 ratifying States; thus, the text has not entered into force. Thailand deposited the notification of ratification on 12 February 1993.

<sup>๑๑</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวทของข้อนี้เป็นไปดั่งที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาในปี พ.ศ. ๒๕๓๓ ตัวทนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อมีสัตยาบันสารครบ ๑๐๘ ฉบับ แต่ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๘๗ รัฐ ตัวทนี้จึงยังไม่มีผลใช้บังคับ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารแล้วเมื่อวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๖

among its members one or more Vice Presidents who shall retain their right to vote when serving as acting President. The President need not be selected from among the representatives of the members of the Council but, if a representative is elected, his seat shall be deemed vacant and it shall be filled by the State which he represented. The duties of the President shall be to:

- (a) Convene meetings of the Council, the Air Transport Committee, and the Air Navigation Commission;
- (b) Serve as representative of the Council; and
- (c) Carry out on behalf of the Council the functions which the Council assigns to him.

### Article 52

#### *Voting in council*

Decisions by the Council shall require approval by a majority of its members. The Council may delegate authority with respect to any particular matter to a committee of its members. Decisions of any committee of the Council may be appealed to the Council by any interested contracting State.

### Article 53

#### *Participation without a vote*

Any contracting State may participate, without a vote, in the consideration by the Council and by its committees and commissions of any question which especially affects its interests. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of a dispute to which it is a party.

### Article 54

#### *Mandatory functions of Council*

The Council shall:

- (a) Submit annual reports to the Assembly;
- (b) Carry out the directions of the Assembly and discharge the duties and obligations which are laid on it by this Convention;
- (c) Determine its organization and rules of procedure;
- (d) Appoint and define the duties of an Air Transport Committee, which shall be chosen from among the representatives of the members of the Council, and which shall be responsible to it;
- (e) Establish an Air Navigation Commission, in accordance with the provisions of Chapter X;
- (f) Administer the finances of the Organization in accordance with the provisions of Chapters XII and XV;
- (g) Determine the emoluments of the President of the Council;

คณะมนตรีจะต้องเลือกตั้งรองนายกคนหนึ่งหรือหลายคนจากบรรดาสมาชิกของคณะ รองนายกมนตรีต้องมีสิทธิออกเสียงในขณะที่ทำงานแทนนายกมนตรี แต่ถ้าผู้แทนคนใดได้รับเลือกตั้ง ให้ถือว่าตำแหน่งของผู้นั้นว่างลง และให้รัฐที่สมาชิคนั้นเป็นผู้แทนตั้งคนใหม่มาแทน หน้าที่ของนายกมนตรีมีดังนี้

(ก) เรียกประชุมคณะมนตรี เรียกประชุมคณะกรรมการการขนส่งทางอากาศ และคณะกรรมการการเดินทางอากาศ

(ข) กระทำหน้าที่เป็นผู้แทนของคณะมนตรี และ

(ค) ปฏิบัติการแทนคณะมนตรีในการหน้าที่ ซึ่งคณะมนตรีมอบหมายให้

ข้อ ๕๒

การออกเสียงในคณะมนตรี

การวินิจฉัยตกลงของคณะมนตรีจะต้องเป็นไปตามความเห็นชอบของส่วนมากของสมาชิกทั้งหมดในคณะมนตรี คณะมนตรีอาจมอบอำนาจให้คณะกรรมการอันประกอบด้วยสมาชิกของคณะมนตรีปฏิบัติแทนได้เกี่ยวกับเรื่องหนึ่งเรื่องใดโดยเฉพาะ การวินิจฉัยตกลงของคณะกรรมการใด ๆ ของคณะมนตรีนั้น รัฐผู้ทำสัญญาที่มีส่วนได้เสียอาจร้องอุทธรณ์ต่อคณะมนตรีได้

ข้อ ๕๓

การเข้าร่วมส่วนร่วมโดยออกเสียงไม่ได้

รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดยอมเข้าร่วมมีส่วนร่วมในการพิจารณาของคณะมนตรี และของคณะกรรมการ และคณะกรรมการบริหารของคณะมนตรีได้ในปัญหาใด ๆ ซึ่งกระทบถึงส่วนได้เสียของตน แต่จะออกเสียงไม่ได้ ห้ามมิให้สมาชิกของคณะมนตรีผู้เป็นภาคีแห่งข้อพิพาทออกเสียงในการพิจารณาของคณะมนตรีในเรื่องนั้น

ข้อ ๕๔

การหน้าที่ในอาณัติของคณะมนตรี

คณะมนตรีจะต้อง

(ก) เสนอรายงานประจำปีต่อสมัชชา

(ข) ปฏิบัติตามคำสั่งของสมัชชา และปฏิบัติหน้าที่และข้อผูกพันที่มีอยู่ของตน ตามที่วางไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้

(ค) กำหนดส่วนงานและกฎวิธีดำเนินการของตน

(ง) แต่งตั้งคณะกรรมการการขนส่งทางอากาศชั้นชุดหนึ่ง โดยเลือกจากผู้แทนที่เป็นสมาชิกของคณะมนตรีและให้รับผิดชอบต่อคณะมนตรี กับกำหนดหน้าที่ของคณะกรรมการนั้น

(จ) จัดตั้งคณะกรรมการการเดินทางอากาศชั้นชุดหนึ่งตามความในหมวด ๕

(ฉ) ดูแลปฏิบัติงานฝ่ายการเงินขององค์การตามความในหมวด ๑๒ และ

๑๕

(h) Appoint a chief executive officer who shall be called the Secretary General, and make provision for the appointment of such other personnel as may be necessary, in accordance with the provisions of Chapter XI;

(i) Request, collect, examine and publish information relating to the advancement of air navigation and the operation of international air services, including information about the costs of operation and particulars of subsidies paid to airlines from public funds;

(j) Report to contracting States any infraction of this Convention, as well as any failure to carry out recommendations or determinations of the Council;

(k) Report to the Assembly any infraction of this Convention where a contracting State has failed to take appropriate action within a reasonable time after notice of the infraction;

(l) Adopt, in accordance with the provisions of Chapter VI of this Convention, international standards and recommended practices; for convenience, designate them as Annexes to this Convention; and notify all contracting States of the action taken;

(m) Consider recommendations of the Air Navigation Commission for amendment of the Annexes and take action in accordance with the provisions of Chapter XX;

(n) Consider any matter relating to the Convention which any contracting State refers to it.

(ข) กำหนดเงินชดเชยให้แก่กษัตริย์

(ค) แต่งตั้งเจ้าหน้าที่หัวหน้าฝ่ายบริหารคนหนึ่งให้มีตำแหน่งเรียกว่า เลขาธิการ และวางวิธีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ตามที่จำเป็นตามความในหมวด ๑๑

(ง) ร้องขอรวบรวม สอบและประกาศโฆษณาข้อความเกี่ยวกับการก้าวหน้าของการเดินอากาศ และการดำเนินการเดินอากาศระหว่างประเทศ รวมทั้งข้อความที่เกี่ยวกับค่าของการบิน และรายการเกี่ยวกับเงินอุดหนุนที่จ่ายให้แก่สายการบินจากเงินทุนสาธารณะ

(จ) รายงานไปยังบรรดารัฐผู้ทำสัญญาถึงการละเมิดอนุสัญญานี้ ซึ่งการละเมิดนั้นไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำและการกำหนดใด ๆ ของคณะมนตรี

(ฉ) รายงานต่อสมาชิกรัฐผู้ทำสัญญาถึงการละเมิดอนุสัญญานี้ ในกรณีที่มีรัฐผู้ทำสัญญาไม่ปฏิบัติตามอันเหมาะสม ภายใต้เวลาอันชอบด้วยเหตุผลหลังจากที่ได้บอกกล่าวถึงการละเมิดนั้นแล้ว

(ช) ตกลงเลือกใช้มาตรฐานระหว่างประเทศและวิธีปฏิบัติที่แนะนำตามบทบัญญัติในหมวด ๖ แห่งอนุสัญญานี้ โดยกำหนดให้มาตรฐานและวิธีปฏิบัติเป็นภาคผนวกแห่งอนุสัญญานี้เพื่อความสะดวก และแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดทราบถึงการปฏิบัติที่ได้กระทำไป

(ฌ) พิจารณาคำแนะนำของคณะกรรมการเดินอากาศเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก และปฏิบัติการต่อไปตามบทบัญญัติในหมวด ๒๐

(ฎ) พิจารณาเรื่องใด ๆ เกี่ยวกับอนุสัญญานี้ ซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาส่งให้พิจารณา

### Article 55

### Permissive functions of Council

The Council may:

(a) Where appropriate and as experience may show to be desirable, create subordinate air transport commissions on a regional or other basis and define groups of states or airlines with or through which it may deal to facilitate the carrying out of the aims of this Convention;

(b) Delegate to the Air Navigation Commission duties additional to those set forth in the Convention and revoke or modify such delegations of authority at any time;

(c) Conduct research into all aspects of air transport and air navigation which are of international importance, communicate the results of its research to the contracting States, and facilitate the

ข้อ ๕๕

หน้าที่ของคณะมนตรีที่อนุญาตให้ทำได้

คณะมนตรีอาจ

(ก) ตั้งกรรมาธิการการขนส่งทางอากาศรองลงไปด้วยภูมิภาคหรือเหตุอื่นเป็นมาตรฐาน และกำหนดรัฐหรือสายการบินเป็นหมู่ที่จะดำเนินการ เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติตามความมุ่งหมายแห่งอนุสัญญานี้ ทั้งนี้เมื่อเห็นเป็นการเหมาะสมและพึงปรารถนาตามความรู้เห็นที่เคยผ่านมา

(ข) มอบหมายหน้าที่ให้คณะกรรมการเดินอากาศปฏิบัติเพิ่มเติมจากที่วางไว้ในอนุสัญญานี้และจะเพิกถอนหรือแก้ไขการมอบหมายอำนาจเช่นนั้นเมื่อใดก็ได้

(ค) ดำเนินการวิจัยในด้านต่าง ๆ ทั้งหมดแห่งการขนส่งทางอากาศและการเดินอากาศ ซึ่งมีความสำคัญระหว่างประเทศ ติดต่อกันส่งผลการวิจัยของตนไปยังบรรดารัฐผู้ทำสัญญา และอำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนข้อความ



exchange of information between contracting States on air transport and air navigation matters;

(d) Study any matters affecting the organization and operation of international air transport, including the international ownership and operation of international air services on trunk routes, and submit to the Assembly plans in relation thereto;

(e) Investigate, at the request of any contracting State, any situation which may appear to present avoidable obstacles to the development of international air navigation; and, after such investigation, issue such reports as may appear to it desirable.

ระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาในเรื่องการขนส่งทางอากาศและการเดินอากาศ

(ง) ศึกษาเรื่องใด ๆ อันกระทบถึงการจัดวางและการดำเนินการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ รวมทั้งกรรมสิทธิ์และการดำเนินการระหว่างประเทศ ในบริการเดินอากาศระหว่างประเทศของเส้นทางบินสายใหญ่ และเสนอโครงการณ์ว่าด้วยเรื่องเหล่านี้ต่อสมัชชา

(จ) สอบสวนสถานการณ์ใด ๆ ซึ่งปรากฏว่าก่อให้เกิดอุปสรรคอันจะหลีกเลี่ยงได้ต่อวิวัฒนาการของการเดินอากาศระหว่างประเทศ ในเมื่อรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใด ร้องขอ และทำรายงานขึ้นตามที่ปรากฏว่าจำเป็น

## CHAPTER X THE AIR NAVIGATION COMMISSION

### Article 56

#### *Nomination and appointment of Commission*

The Air Navigation Commission shall be composed of twelve members appointed by the Council from among persons nominated by contracting States. These persons shall have suitable qualifications and experience in the science and practice of aeronautics. The Council shall request all contracting States to submit nominations. The President of the Air Navigation Commission shall be appointed by the Council.

*[The Air Navigation Commission shall be composed of fifteen members appointed by the Council from among persons nominated by contracting States. These persons shall have suitable qualifications and experience in the science and practice of aeronautics. The Council shall request all contracting States to submit nominations. The President of the Air Navigation Commission shall be appointed by the Council.]*

*[The Air Navigation Commission shall be composed of*

หมวด ๑๐

คณะกรรมการการเดินอากาศ

ข้อ ๕๖

การเสนอชื่อและการแต่งตั้งคณะกรรมการ

ให้คณะกรรมการเดินอากาศประกอบด้วยสมาชิกมีจำนวนสิบสองคน แต่งตั้งโดยคณะมนตรีโดยเลือกจากบุคคลที่รัฐผู้ทำสัญญาเสนอชื่อมา บุคคลเหล่านี้จะต้องมีคุณสมบัติและความชำนาญที่สมควรทางวิทยาศาสตร์ และวิธีปฏิบัติในการเดินอากาศ คณะมนตรีจะร้องขอให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหลายเสนอชื่อขึ้นมา คณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งนายกแห่งคณะกรรมการการเดินอากาศ

*[ให้คณะกรรมการเดินอากาศประกอบด้วยสมาชิกมีจำนวนสิบห้าคน แต่งตั้งโดยคณะมนตรีโดยเลือกจากบุคคลที่รัฐผู้ทำสัญญาเสนอชื่อมา บุคคลเหล่านี้จะต้องมีคุณสมบัติและความชำนาญที่สมควรทางวิทยาศาสตร์ และวิธีปฏิบัติในการเดินอากาศ คณะมนตรีจะร้องขอให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหลายเสนอชื่อขึ้นมา คณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งนายกแห่งคณะกรรมการการเดินอากาศ]<sup>๑๔</sup>*

*[ให้คณะกรรมการเดินอากาศประกอบด้วยสมาชิกมีจำนวนสิบ*

12

This is the text of the Article as amended by the 18th Session of the Assembly on 7 July 1971; it entered into force on 19 December 1974. As to 30 June 2001, there are 124 ratifying States. Thailand deposited the notification of ratification on 14 September 1972.

<sup>๑๔</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดังที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่ ๑๘ เมื่อวันที่ ๗ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๑๔ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๒๗ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๒๔ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๕

nineteen members appointed by the Council from among persons nominated by contracting States. These persons shall

เก้าคน แต่งตั้งโดยคณะมนตรีโดยเลือกจากบุคคลที่รัฐผู้ทำสัญญาเสนอชื่อมา บุคคลเหล่านี้จะต้องมีคุณสมบัติและความชำนาญ

have suitable qualifications and experience in the science and practice of aeronautics. The Council shall request all contracting States to submit nominations. The President of the Air Navigation Commission shall be appointed by the Council.]<sup>13</sup>

ที่สมควรทางวิทยาศาสตร์ และวิธีปฏิบัติในการเดินอากาศ คณะมนตรีจะร้องขอให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหลายเสนอชื่อขึ้นมา คณะมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งนายกแห่งคณะกรรมการการเดินอากาศ]<sup>๑๔</sup>

### Article 57

ข้อ ๕๗

### Duties of Commission

หน้าที่ของคณะกรรมการ

The Air Navigation Commission shall:

คณะกรรมการการเดินอากาศจะต้อง

- (a) Consider, and recommend to the Council for adoption, modifications of the Annexes to this Convention;
- (b) Establish technical subcommissions on which any contracting State may be represented, if it so desires;
- (c) Advise the Council concerning the collection and communication to the contracting States of all information which it considers necessary and useful for the advancement of air navigation.

- (ก) พิจารณาและแนะนำไปยังคณะมนตรีให้ตกลงเลือกใช้ และแก้ไขภาคผนวกแห่งอนุสัญญาฉบับนี้
- (ข) จัดตั้งคณะอนุกรรมการฝ่ายเทคนิคขึ้นตามที่เห็นว่าจำเป็นซึ่งรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ จะส่งผู้แทนไปร่วมได้
- (ค) แนะนำคณะมนตรีในเรื่องที่เกี่ยวกับการรวบรวมและการติดต่อขอข้อความต่าง ๆ ที่เห็นว่าจำเป็นและเป็นประโยชน์ในการก้าวหน้าของการเดินอากาศจากรัฐผู้ทำสัญญา

## CHAPTER XI PERSONNEL

หมวด ๑๑

### Article 58

เจ้าหน้าที่

### Appointment of personnel

ข้อ ๕๘

การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่

Subject to any rules laid down by the Assembly and to the provisions of this Convention, the Council shall determine the method of appointment and of termination of appointment, the training, and the salaries, allowances, and conditions of service of the Secretary General and other personnel of the Organization, and may employ or make use of the services of nationals of any contracting State.

ภายใต้บังคับแห่งกฎซึ่งวางขึ้นโดยสมัชชา และตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ คณะมนตรีจะต้องกำหนดวิธีแต่งตั้งและการออกจากตำแหน่ง การฝึก ขั้ตราบการเงินเดือน เบี้ยเลี้ยงและเงื่อนไขในการปฏิบัติงานของเลขาธิการและเจ้าหน้าที่อื่น ๆ แห่งองค์การนี้ และอาจจ้างหรือใช้คนชาติของรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ก็ได้

<sup>13</sup> This is the text of the Article as amended by the Assembly in 1989. To bring it into force, 108 ratifications are required. As to 30 June 2001, there are 88 ratifying States; thus, the text has not entered into force.

<sup>๑๔</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้เป็นไปดังที่ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชา ในปี พ.ศ. ๒๕๓๒ ตัวบทนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อมีสัตยาบันสารครบ ๑๐๘ ฉบับ แต่ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๘๘ รัฐ ตัวบทนี้จึงยังไม่มีผลใช้บังคับ

### Article 59

#### *International character of personnel*

The President of the Council, the Secretary General, and other personnel shall not seek or receive instructions in regard to the discharge of their responsibilities from any authority external to the Organization. Each contracting State undertakes fully to respect the international character of the responsibilities of the personnel and not to seek to influence any of its nationals in the discharge of their responsibilities.

ข้อ ๕๙

ลักษณะระหว่างประเทศของเจ้าหน้าที่

นายกรัฐมนตรี เลขาธิการ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ จะต้องไม่แสวงหาหรือรับคำสั่งจากเจ้าหน้าที่อื่นใดนอกองค์การนี้ในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบของตน รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะเคารพต่อลักษณะระหว่างประเทศในความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่โดยเต็มที่ และจะไม่แสวงหาทางใช้อิทธิพลเหนือคนชาติของตนในการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบของเขาเหล่านั้น

### Article 60

#### *Immunities and privileges of personnel*

Each contracting State undertakes, so far as possible under its constitutional procedure, to accord to the President of the Council, the Secretary General, and the other personnel of the Organization, the immunities and privileges which are accorded to corresponding personnel of other public international organizations. If a general international agreement on the immunities and privileges of international civil servants is arrived at, the immunities and privileges accorded to the President, the Secretary General, and the other personnel of the Organization shall be the immunities and privileges accorded under that general international agreement.

ข้อ ๖๐

ความคุ้มกันและเอกสิทธิ์ของเจ้าหน้าที่

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะให้นายกรัฐมนตรี เลขาธิการ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ขององค์การนี้ได้รับความคุ้มกันและเอกสิทธิ์ ซึ่งเจ้าหน้าที่แห่งองค์การระหว่างประเทศสาธารณะอื่น ๆ ที่มีตำแหน่งเทียบเท่ากันได้รับเท่าที่สามารถจะทำให้ตามวิธีดำเนินการทางรัฐธรรมนูญของตน ถ้ามีการตกลงทำความตกลงระหว่างประเทศทั่วไปว่าด้วยความคุ้มกัน และเอกสิทธิ์แห่งพนักงานพลเรือนระหว่างประเทศแล้ว นายกรัฐมนตรี เลขาธิการ และเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ขององค์การนี้จะได้รับความคุ้มกัน และเอกสิทธิ์ที่ให้อิงตามความตกลงระหว่างประเทศทั่วไปฉบับนั้น

## CHAPTER XII FINANCE

หมวด ๑๒

การเงิน

### Article 61

#### *Budget and apportionment of expenses*

The Council shall submit to the Assembly an annual budget, annual statements of accounts and estimates of all receipts and expenditures. The Assembly shall vote the budget with whatever modification it sees fit to prescribe, and, with the exception of assessments under Chapter XV to States consenting thereto, shall apportion the expenses of the Organization among the contracting States on the basis which it shall from time to time determine.

ข้อ ๖๑

งบประมาณและการแบ่งส่วนค่าใช้จ่าย

คณะมนตรีต้องเสนองบประมาณประจำปี รายการบัญชีเงินประจำปีและประมาณการรายรับและรายจ่ายทั้งสิ้นต่อสมัชชา สมัชชาจะออกเสียงลงมติอนุมัติงบประมาณ โดยมีภาระแก้ไขได้ตามที่เห็นสมควร และจะแบ่งส่วนค่าใช้จ่ายขององค์การระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาต่าง ๆ ตามมูลฐานซึ่งสมัชชาจะได้กำหนดเป็นคราว ๆ แต่ยกเว้นไม่รวมการกำหนดจำนวนเงินที่รัฐต่าง ๆ ได้ยินยอมตามหมวด ๑๕ แล้วเข้าในการแบ่งส่วนดังกล่าว

[The Council shall submit to the Assembly annual budgets, annual statements of accounts and estimates of all receipts and expenditures. the Assembly shall vote the budgets with

[คณะมนตรีต้องเสนองบประมาณประจำปีทั้งหลาย รายการบัญชีเงินประจำปีและประมาณการรายรับและรายจ่ายทั้งสิ้นต่อสมัชชา สมัชชาจะออกเสียงลงมติอนุมัติงบประมาณทั้งหลาย โดยมีภาระแก้ไขได้

whichever modification it sees fit to prescribe and with the exception of assessments under Chapter XV to States consenting thereto, shall apportion the expenses of the Organization among the contracting States on the basis which it shall from time to time determine.]<sup>14</sup>

ตามที่เห็นสมควร และจะแบ่งส่วนค่าใช้จ่ายของ องค์การระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาต่าง ๆ ตามมูลฐานซึ่งสมัชชาจะได้กำหนดเป็นคราว ๆ แต่ยกเว้นไม่รวมการกำหนดจำนวนเงินที่รัฐต่าง ๆ ได้ยินยอมตามหมวด ๑๕ แล้วเข้าในการแบ่งส่วนดังกล่าว]<sup>๒๐</sup>

**Article 62**

**Suspension of voting power**

The Assembly may suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that fails to discharge within a reasonable period its financial obligations to the Organization.

ข้อ ๖๒

การถอนอำนาจการออกเสียง

สมัชชาอาจถอนอำนาจการออกเสียงของรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ที่ได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อผูกพันทางการเงิน ซึ่งตนมีอยู่กับองค์การภายในระยะเวลาอันสมด้วยเหตุผลสำหรับการออกเสียงในสมัชชาและในคณะมนตรีได้

**Article 63**

**Expenses of delegations and other representatives**

Each contracting State shall bear the expenses of its own delegation to the Assembly and the remuneration, travel, and other expenses of any person whom it appoints to serve on the Council, and of its nominees or representatives on any subsidiary committees or commissions of the Organization.

ข้อ ๖๓

ค่าใช้จ่ายของคณะผู้แทนและผู้แทนอื่น ๆ

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับที่จะออกเงินค่าใช้จ่ายสำหรับคณะผู้แทนของตนที่ไปร่วมประชุมสมัชชา และจะออกค่าจ้าง ค่าพาหนะ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ สำหรับบุคคลใด ๆ ที่ตนแต่งตั้งให้ปฏิบัติงานในคณะมนตรี ตลอดจนผู้ที่ตนเสนอชื่อหรือผู้แทนของตนที่เข้าอยู่ในคณะกรรมการหรือคณะกรรมการวิธีการช่วยงานแห่งองค์การนี้

**CHAPTER XIII  
OTHER INTERNATIONAL  
ARRANGEMENTS**

**Article 64**

**Security arrangements**

The Organization may, with respect to air matters within its competence directly affecting world security, by vote of the Assembly enter into appropriate arrangements with any general organization set up by the nations of the world to preserve peace.

หมวด ๑๓

ข้อตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ

ข้อ ๖๔

ข้อตกลงเพื่อความมั่นคง

โดยการออกเสียงลงมติของสมัชชา องค์การอาจกระทำข้อตกลงอันเหมาะสมกับองค์การทั่วไปใด ๆ ซึ่งตั้งขึ้นโดยบรรดาชาติในโลกเพื่อรักษาไว้ซึ่งสันติภาพ แต่ทั้งนี้จะกระทำได้อีกเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเรื่องทางอากาศอันอยู่ภายในอำนาจขององค์การซึ่งกระทบถึงความมั่นคงในโลก

**Article 65**

**Arrangements with other international bodies**

The Council, on behalf of the Organization, may enter into

ข้อ ๖๕

ข้อตกลงกับองค์คณะระหว่างประเทศอื่น ๆ

คณะมนตรีอาจกระทำความตกลงในนามขององค์การกับองค์คณะระหว่าง

<sup>14</sup> This is the text of the Article as amended by the Eighth Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1956. Under Article 94(a) of the Convention, the amended text is in force in respect of those States which have ratified the amendment. As to 30 June 2001, there are 132 ratifying States. Thailand deposited the notification of ratification on 18 July 1956.

<sup>๒๐</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทของข้อนี้ได้รับการแก้ไขโดยการประชุมสมัชชาครั้งที่แปด เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๗ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๙๙ ตามข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา ตัวบทนี้มีผลใช้บังคับระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไข ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๓๒ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๙๗

agreements with other international bodies for the maintenance of common services and for common arrangements concerning personnel and, with the approval of the Assembly, may enter into such other arrangements as may facilitate the work of the Organization.

ประเทศอื่น ๆ ได้ เพื่อรักษาบริการร่วมกันและเพื่อให้มีข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่และโดยอนุมัติของสมัชชาอาจกระทำข้อตกลงอย่างอื่น ๆ เท่าที่จะทำให้กิจการขององค์การสะดวกขึ้น

**Article 66**

***Functions relating to other agreements***

ข้อ ๖๖

การหน้าที่เกี่ยวกับความตกลงอื่น ๆ

(a) The Organization shall also carry out the functions placed upon it by the International Air Services Transit Agreement and by the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944, in accordance with the terms and conditions therein set forth.

(ก) องค์การนี้จะต้องปฏิบัติตามการหน้าที่ที่วางไว้ให้โดยความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศผ่านแดน และโดยความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๑๙๔๔ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กล่าวไว้ในความตกลงทั้งสองฉบับนั้น

(b) Members of the Assembly and the Council who have not accepted the International Air Services Transit Agreement or the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944 shall not have the right to vote on any questions referred to the Assembly or Council under the provisions of the relevant Agreement.

(ข) สมาชิกของสมัชชาและของคณะมนตรีผู้ซึ่งมิได้ตกลงรับความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศผ่านแดน หรือความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๑๙๔๔ ไม่มีสิทธิออกเสียงในปัญหาใด ๆ ที่ส่งมาถึงสมัชชาหรือคณะมนตรีตามบทบัญญัติแห่งความตกลงที่เกี่ยวข้อง

**PART III  
INTERNATIONAL AIR  
TRANSPORT**

ภาค ๓ — การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

**CHAPTER XIV  
INFORMATION AND REPORTS**

หมวด ๑๔

ข่าวสารและรายงาน

**Article 67**

***File reports with Council***

ข้อ ๖๗

การส่งรายงานต่อคณะมนตรี

Each contracting State undertakes that its international airlines shall, in accordance with requirements laid down by the Council, file with the Council traffic reports, cost statistics and financial statements showing among other things all receipts and the sources thereof.

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะให้สายการบินระหว่างประเทศของตนส่งข้อความต่าง ๆ ให้แก่คณะมนตรีตามข้อกำหนดที่คณะมนตรีวางไว้คือ รายงานการจราจร สถิติค่างวด และรายการทางการเงินซึ่งนอกจากจะต่างอื่น ๆ แล้ว ต้องแสดงรายรับทั้งสิ้นและแหล่งกำเนิดของรายรับเหล่านั้นด้วย

**CHAPTER XV**

**AIRPORTS AND OTHER  
AIR NAVIGATION FACILITIES**

หมวด ๑๕

ท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวก  
ในการเดินอากาศอย่างอื่น ๆ

**Article 68**

***Designation of routes and airports***

ข้อ ๖๘

การกำหนดเส้นทางบินและท่าอากาศยาน

Each contracting State may, subject to the provisions of this Convention, designate the route to be followed within its territory by

ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติในอนุสัญญานี้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐอาจกำหนดเส้นทางบินภายในอาณาเขตของตน ซึ่งบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ

any international air service and the airports which any such service may use.

จะต้องปฏิบัติตาม และกำหนดท่าอากาศยานซึ่งบริการเช่นว่านั้นจะให้ได้

### Article 69

## Improvement of air navigation facilities

If the Council is of the opinion that the airports or other air navigation facilities, including radio and meteorological services, of a contracting State are not reasonably adequate for the safe, regular, efficient, and economical operation of international air services, present or contemplated, the Council shall consult with the State directly concerned, and other States affected, with a view to finding means by which the situation may be remedied, and may make recommendations for that purpose. No contracting State shall be guilty of an infraction of this Convention if it fails to carry out these recommendations.

ถ้าคณะมนตรีมีความคิดเห็นว่าท่าอากาศยาน หรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศรวมทั้งบริการวิทยุและอุตุนิยมวิทยาของรัฐผู้ทำสัญญาไม่เพียงพอตามควรแก่การดำเนินการของบริการเดินอากาศระหว่างประเทศในปัจจุบัน หรือที่ดำริไว้ให้เป็นที่ปลอดภัย เป็นระเบียบ มีประสิทธิภาพ และถูกหลักเศรษฐกิจ คณะมนตรีจะปรึกษากับรัฐที่เกี่ยวข้องโดยตรง และกับรัฐอื่น ๆ ที่ถูกกระทบกระเทือนเพื่อหาทางแก้ไขสถานการณ์นั้น และอาจทำคำแนะนำขึ้นเพื่อการนี้ ถ้ารัฐผู้ทำสัญญาไม่สามารถปฏิบัติตามคำแนะนำเหล่านั้น ก็ไม่ถือว่าได้กระทำความผิดฐานละเมิดอนุสัญญาฉบับนี้

ข้อ ๖๙

การยังเครื่องอำนวยความสะดวก  
ในการเดินอากาศให้ดีขึ้น

### Article 70

## Financing of air navigation facilities

A contracting State, in the circumstances arising under the provisions of Article 69, may conclude an arrangement with the Council for giving effect to such recommendations. The State may elect to bear all of the costs involved in any such arrangement. If the State does not so elect, the Council may agree, at the request of the State, to provide for all or a portion of the costs.

ในพหุตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามบทบัญญัติแห่งข้อ ๖๙ รัฐผู้ทำสัญญาอาจกระทำข้อตกลงกับคณะมนตรี เพื่อให้คำแนะนำเช่นว่านั้นประสิทธิผล รัฐนั้นอาจสมัครขอค่างวดเงินเกิดขึ้นตามข้อตกลงเช่นว่า แต่ถ้าวรรัฐนั้นไม่สมัคร คณะมนตรีอาจตกลงที่จะจัดหาเงินทั้งหมดหรือส่วนหนึ่งของค่างวดเอง

ข้อ ๗๐

การออกเงินค่าเครื่องอำนวยความสะดวก  
ในการเดินอากาศ

### Article 71

## Provision and maintenance of facilities by Council

If a contracting State so requests, the Council may agree to provide, man, maintain, and administer any or all of the airports and other air navigation facilities, including radio and meteorological services, required in its territory for the safe, regular, efficient and economical operation of the international air services of the other contracting States, and may specify just and reasonable charges for the use of the facilities provided.

ถ้ารัฐผู้ทำสัญญาร้องขอ คณะมนตรีอาจตกลงที่จะจัดให้มี จัดคนประจำ ทำการบำรุงรักษา และดำเนินงานท่าอากาศยานท่าใดท่าหนึ่ง หรือทั้งหมด และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศอื่น ๆ รวมทั้งบริการวิทยุและอุตุนิยมวิทยา ในอาณาเขตของรัฐนั้นซึ่งจำเป็นเพื่อการดำเนินการของบริการเดินอากาศระหว่างประเทศของรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ๆ เป็นไปโดยปลอดภัย เป็นระเบียบ มีประสิทธิภาพ และถูกหลักเศรษฐกิจ คณะมนตรีอาจจะระบุค่าภาระที่เป็นธรรมและชอบด้วยเหตุผลสำหรับการใช้เครื่องอำนวยความสะดวกที่จัดให้มีขึ้นนั้นได้

ข้อ ๗๑

การจัดหาและบำรุงรักษาเครื่องอำนวยความสะดวก  
โดยคณะมนตรี

### Article 72

## Acquisition or use of land

Where land is needed for facilities financed in whole or in part by the Council at the request of a contracting State, that State shall either provide the land itself, retaining title if it wishes, or facilitate the use of the land by the Council on just and reasonable terms and in accordance

ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้ที่ดินสำหรับเครื่องอำนวยความสะดวก ซึ่งคณะมนตรีเป็นผู้จัดหาเงินให้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนตามคำร้องขอของรัฐผู้ทำสัญญา รัฐนั้นจะต้องจัดหาที่ดินเองโดยเอาหลักสิทธิไว้ถ้าตนประสงค์ หรืออำนวยความสะดวกในการที่คณะมนตรีจะใช้ที่ดินนั้นตามข้อกำหนดที่เป็นธรรมและชอบด้วยเหตุผล

ข้อ ๗๒

การได้มาซึ่งที่ดินหรือการใช้ที่ดิน

with the laws of the State concerned.

### Article 73

## Expenditure and assessment of funds

Within the limit of the funds which may be made available to it by the Assembly under Chapter XII, the Council may make current expenditures for the purposes of this Chapter from the general funds of the Organization. The Council shall assess the capital funds required for the purposes of this Chapter in previously agreed proportions over a reasonable period of time to the contracting States consenting thereto whose airlines use the facilities. The Council may also assess to States that consent any working funds that are required.

### Article 74

## Technical assistance and utilization of revenues

When the Council, at the request of a contracting State, advances funds or provides airports or other facilities in whole or in part, the arrangement may provide, with the consent of that State, for technical assistance in the supervision and operation of the airports and other facilities, and for the payment, from the revenues derived from the operation of the airports and other facilities, of the operating expenses of the airports and the other facilities, and of interest and amortization charges.

### Article 75

## Taking over of facilities from Council

A contracting State may at any time discharge any obligation into which it has entered under Article 70, and take over airports and other facilities which the Council has provided in its territory pursuant to the provisions of Articles 71 and 72, by paying to the Council an amount which in the opinion of the Council is reasonable in the circumstances. If the State considers that the amount fixed by the Council is unreasonable it may appeal to the Assembly against the decision of the Council and the Assembly may confirm or amend the decision of the Council.

### Article 76

## Return of funds

Funds obtained by the Council through reimbursement under Article 75 and from receipts of interest and amortization payments under Article 74 shall, in the case of advances originally financed by States under Article 73, be returned to the States which were originally

และเป็นไปตามกฎหมายของรัฐที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๗๓

รายจ่ายและการกำหนดจำนวนเงินทุน

ภายในจำกัดแห่งจำนวนเงินทุนซึ่งสมัชชาอาจอนุมัติให้คณะกรรมการใช้ได้ตามหมวด ๑๒ คณะมนตรีอาจเบิกจ่ายรายจ่ายปัจจุบันเพื่อความมุ่งประสงค์แห่งหมวดนี้จากงบเงินทุนทั่วไปขององค์การ เงินทุนสำหรับลงทุนที่จำเป็นตามความมุ่งประสงค์แห่งหมวดนี้ คณะมนตรีจะต้องกำหนดจำนวนเงินให้บรรดารัฐผู้ทำสัญญาที่ยินยอมลงทุน ซึ่งสายการบินของตนใช้เครื่องอำนวยความสะดวกเหล่านั้นแบ่งกันออกภายในระยะเวลาอันชอบด้วยเหตุผลตามสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนแล้ว คณะมนตรีอาจกำหนดจำนวนเงินให้รัฐที่ยินยอมออกเงินลงทุนทำการประจำตามที่จำเป็นแบ่งกันออกอีกด้วย

ข้อ ๗๔

การช่วยเหลือทางเทคนิคและการใช้รายได้

ในกรณีที่คณะมนตรีจ่ายเงินทุนไปก่อน หรือจัดให้มีท่าอากาศยานหรือเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ โดยสมบูรณ์หรือเพียงบางส่วนตามคำร้องขอของรัฐผู้ทำสัญญา คณะมนตรีอาจกำหนดไว้ในข้อตกลงถึงเรื่องการช่วยเหลือทางเทคนิคในการอำนวยความสะดวกและการดำเนินการของท่าอากาศยาน และเครื่องอำนวยความสะดวกนั้นด้วยความยินยอมของรัฐนั้น และถึงเรื่องการจ่ายเงินค่าใช้จ่ายในการดำเนินการท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกเช่นว่า จากรายได้ที่ได้รับจากการดำเนินการท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกเหล่านั้น ตลอดจนค่าภาระสำหรับดอกเบี้ยและการไถ่ถอนผ่อนใช้ต้นเงิน

ข้อ ๗๕

การรับมอบเครื่องอำนวยความสะดวกจากคณะมนตรี

รัฐผู้ทำสัญญาอาจปฏิบัติให้พ้นข้อผูกพันซึ่งตนได้กระทำไว้ตามข้อ ๗๐ และได้รับมอบท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ซึ่งคณะมนตรีจัดให้มีขึ้นในอาณาเขตของรัฐนั้น ตามบทบัญญัติแห่งข้อ ๗๑ และ ๗๒ เมื่อใดก็ได้ โดยจ่ายเงินให้คณะมนตรีตามจำนวนที่คณะมนตรีเห็นว่าชอบด้วยเหตุผลในพฤติการณ์เช่นนั้น ถ้ารัฐนั้นพิจารณาเห็นว่าจำนวนเงินที่คณะมนตรีกำหนดไม่ชอบด้วยเหตุผล ก็อาจอุทธรณ์ไปยังสมัชชาคัดค้านการวินิจฉัยของคณะมนตรีได้ สมัชชาอาจยืนยัน หรือแก้ไขการวินิจฉัยของคณะมนตรีนั้น

ข้อ ๗๖

คืนเงินทุน

เงินทุนที่คณะมนตรีได้มาจากการจ่ายคืนตามข้อ ๗๕ และการกรับดอกเบี้ย และจากการไถ่ถอนผ่อนใช้ต้นเงินที่จ่ายตามข้อ ๗๔ นั้น ในกรณีที่ในตอนต้น เงินที่จ่ายล่วงหน้าไปก่อนนั้นรัฐต่าง ๆ เป็นผู้ออกตามข้อ ๗๓ ให้จ่ายคืนให้แก่บรรดารัฐที่ถูกกำหนดจำนวนแบ่งกันออกเงินในตอนนั้นตามสัดส่วนของการกำหนดจำนวนคืน

assessed in the proportion of their assessments, as determined by the Council. **ซึ่งคณะกรรมการเป็นผู้พิจารณากำหนด**

**CHAPTER XVI  
JOINT OPERATING  
ORGANIZATIONS  
AND POOLED SERVICES**

หมวด ๑๖

**องค์การดำเนินการบินร่วมกันและบริการรวม**

**Article 77**

ข้อ ๗๗

*Joint operating organizations permitted*

อนุญาตให้ตั้งองค์การดำเนินการบินร่วมกัน

Nothing in this Convention shall prevent two or more contracting States from constituting joint air transport operating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organizations or agencies and such pooled services shall be subject to all the provisions of this Convention, including those relating to the registration of agreements with the Council. The Council shall determine in what manner the provisions of this Convention relating to nationality of aircraft shall apply to aircraft operated by international operating agencies.

ไม่มีข้อห้ามใดในอนุสัญญาฉบับนี้ที่ป้องกันมิให้รัฐผู้ทำสัญญาสองรัฐหรือมากกว่า ประกอบตั้งองค์การดำเนินการขนส่งทางอากาศร่วมกัน หรือตั้งตัวแทนดำเนินการบินระหว่างประเทศร่วมกันขึ้น หรือป้องกันมิให้รัฐเหล่านั้นรวมบริการเดินอากาศของตนในเส้นทางบินใด ๆ หรือในภูมิภาคใด ๆ แต่องค์การหรือตัวแทนและบริการรวมเช่นว่านั้น จะต้องปฏิบัติตามบรรดาบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ รวมทั้งบทบัญญัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนความตกลงกับคณะกรรมการ คณะมนตรีจะกำหนดว่าบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้เกี่ยวกับสัญชาติของอากาศยานจะใช้กับอากาศยานที่ดำเนินการบินโดยตัวแทนที่ดำเนินการบินระหว่างประเทศได้ในวิธีใด

**Article 78**

ข้อ ๗๘

*Function of Council*

หน้าที่ของคณะกรรมการ

The Council may suggest to contracting States concerned that they form joint organizations to operate air services on any routes or in any regions.

คณะกรรมการอาจออกแนะไปยังรัฐผู้ทำสัญญาที่เกี่ยวข้องให้จัดตั้งองค์การร่วมกันขึ้น เพื่อดำเนินการบริการเดินอากาศในเส้นทางบินใด ๆ หรือในภูมิภาคใด ๆ ก็ได้

**Article 79**

ข้อ ๗๙

*Participation in operating organizations*

การเข้าร่วมส่วนร่วมในองค์การดำเนินการบิน

A State may participate in joint operating organizations or in pooling arrangements, either through its government or through an airline company or companies designated by its government. The companies may, at the sole discretion of the State concerned, be state-owned or partly state-owned or privately owned.

รัฐหนึ่งรัฐใดอาจเข้าร่วมส่วนร่วมในองค์การดำเนินการบินร่วมกันหรือในข้อตกลงรวมบริการได้ โดยทางรัฐบาลของตนหรือโดยทางบริษัทการบินบริษัทหนึ่งหรือหลายบริษัทซึ่งรัฐบาลของตนเป็นผู้กำหนด บริษัทเหล่านั้นจะเป็นบริษัทที่รัฐเป็นเจ้าของเต็มหรือแต่บางส่วนหรือที่เอกชนเป็นเจ้าของก็ได้ ทั้งนี้ให้อยู่ในดุลยพินิจของรัฐที่เกี่ยวข้องแต่ผู้เดียว

**PART IV  
FINAL PROVISIONS**

ภาค ๔ บทบัญญัติสุดท้าย

**CHAPTER XVII  
OTHER AERONAUTICAL  
AGREEMENTS AND**

หมวด ๑๗

**ความตกลงและข้อตกลงในการเดินอากาศอื่น ๆ**



## ARRANGEMENTS

### Article 80

#### *Paris and Habana Conventions*

Each contracting State undertakes, immediately upon the coming into force of this Convention, to give notice of denunciation of the Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation signed at Paris on October 13, 1919 or the Convention on Commercial Aviation signed at Habana on February 20, 1928, if it is a party to either. As between contracting States, this Convention supersedes the Conventions of Paris and Habana previously referred to.

ข้อ ๘๐

อนุสัญญากรุงปารีสและกรุงฮาวานา

ในทันทีที่อนุสัญญานี้เริ่มใช้ รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะจัดแจ้งการบอกเลิกอนุสัญญาว่าด้วยข้อบังคับการเดินอากาศซึ่งลงนามกันที่กรุงปารีส เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๑๙๑๙ (พ.ศ. ๒๔๖๒) หรืออนุสัญญาว่าด้วยการบินพาณิชย์ซึ่งลงนามกันที่กรุงฮาวานา เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๑๙๒๘ (พ.ศ. ๒๔๗๐) ถ้าตนเป็นภาคีแห่ง อนุสัญญานับหนึ่งฉบับใด ในระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาด้วยกัน จะใช้อนุสัญญานับนี้แทนอนุสัญญากรุงปารีสและกรุงฮาวานาที่อ้างถึงข้างต้น

### Article 81

#### *Registration of existing agreements*

All aeronautical agreements which are in existence on the coming into force of this Convention, and which are between a contracting State and any other State or between an airline of a contracting State and any other State or the airline of any other State, shall be forthwith registered with the Council.

ข้อ ๘๑

การจดทะเบียนความตกลงที่มีอยู่

ความตกลงการเดินอากาศทั้งสิ้นที่ใช้อยู่ในวันเริ่มใช้อนุสัญญานับนี้ ซึ่งทำขึ้นระหว่างรัฐผู้ทำสัญญากับรัฐอื่นใด หรือระหว่างสายการบินของรัฐผู้ทำสัญญากับรัฐอื่นใด หรือกับสายการบินของรัฐอื่นใด จะต้องจดทะเบียนกับคณะมนตรีทันที

### Article 82

#### *Abrogation of inconsistent arrangements*

The contracting States accept this Convention as abrogating all obligations and understandings between them which are inconsistent with its terms, and undertake not to enter into any such obligations and understandings. A contracting State which, before becoming a member of the Organization has undertaken any obligations toward a non-contracting State or a national of a contracting State or of a non-contracting State inconsistent with the terms of this Convention, shall take immediate steps to procure its release from the obligations. If an airline of any contracting State has entered into any such inconsistent obligations, the State of which it is a national shall use its best efforts to secure their termination forthwith and shall in any event cause them to be terminated as soon as such action can lawfully be taken after the coming into force of this Convention.

ข้อ ๘๒

การยกเลิกข้อตกลงอันไม่ชอบ

บรรดารัฐผู้ทำสัญญาถือว่าการตกลงรับอนุสัญญานับนี้เป็น การยกเลิกข้อผูกพันและความเข้าใจทั้งสิ้นที่มีอยู่ระหว่างรัฐเหล่านั้น ซึ่งไม่ชอบด้วยข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้ และรับรองว่าจะไม่กระทำข้อผูกพันและความเข้าใจใด ๆ เช่นว่านั้น รัฐผู้ทำสัญญาซึ่งได้ให้คำมั่นในข้อผูกพันใด ๆ กับรัฐที่มีใช้ทำสัญญาหรือคนชาติของรัฐผู้ทำสัญญาหรือมิใช่ผู้ทำสัญญา อันไม่ชอบด้วยข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานับนี้ ก่อนที่ตนเข้าเป็นสมาชิกขององค์การ จะจัดการให้หลุดพ้นจากข้อผูกพันเหล่านั้นโดยทันที ถ้าสายการบินของรัฐผู้ทำสัญญาของรัฐใดได้กระทำข้อผูกพันอันไม่ชอบเช่นนั้น รัฐเจ้าของสัญชาติของสายการบินนั้นจะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดของตนในทันทีที่จะให้บอกเลิกข้อผูกพันเหล่านั้นทันที และในกรณีใดก็ดี จะก่อเหตุการณ์ให้บอกเลิกข้อผูกพันในเมื่อสามารถจะกระทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายภายหลังที่เริ่มใช้อนุสัญญานับนี้

### Article 83

#### *Registration of new*

ข้อ ๘๓

การจดทะเบียนข้อตกลงใหม่

### arrangements

Subject to the provisions of the preceding Article, any contracting State may make arrangements not inconsistent with the provisions of this Convention. Any such arrangement shall be forthwith registered with the Council, which shall make it public as soon as possible.

ภายใต้บทบัญญัติแห่งข้อก่อน รัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่งรัฐใดอาจทำข้อตกลงอันชอบด้วยบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ได้ ข้อตกลงเช่นว่านั้นจะต้องจดทะเบียนกับคณะมนตรีทันที ซึ่งคณะมนตรีจะได้เปิดเผยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

## Article 83 bis<sup>15</sup>

### Transfer of certain functions and duties

(a) Notwithstanding the provisions of Articles 12, 30, 31 and 32(a), when an aircraft registered in a contracting State is operated pursuant to an agreement for the lease, charter or interchange of the aircraft or any similar arrangement by an operator who has his principal place of business or, if he has no such place of business, his permanent residence in another contracting State, the State of registry may, by agreement with such other State, transfer to it all or part of its functions and duties as State of registry in respect of that aircraft under Articles 12, 30, 31 and 32(a). The State of registry shall be relieved of responsibility in respect of the functions and duties transferred.

(b) The transfer shall not have effect in respect of other contracting States before either the agreement between States in which it is embodied has been registered with the Council and made public pursuant to Article 83 or the existence and scope of the agreement have been directly communicated to the authorities of the other contracting State or States concerned by a State party to the agreement.

(c) The provisions of paragraphs (a) and (b) above shall also be applicable to cases covered by Article 77.

ข้อ ๘๓ ทวิ<sup>๒๐</sup>  
การโอนภาระและหน้าที่บางประการ

(ก) ไม่ว่าความในบทบัญญัติแห่งข้อ ๑๒, ๓๐, ๓๑ และ ๓๒(ก) จะกล่าวเป็นประการใดก็ตาม ถ้าโดยผลของสัญญาเช่า เช่าเหมา หรือความตกลงอื่นใดที่คล้ายคลึงกันนี้ อากาศยานซึ่งจดทะเบียนไว้ในรัฐผู้ทำสัญญารัฐหนึ่ง ถูกนำไปใช้ทำการบินโดยผู้ประกอบการซึ่งมีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจสำคัญในรัฐผู้ทำสัญญาอีกรัฐหนึ่ง หรือถ้าผู้นั้นไม่มีถิ่นที่อยู่ในทางธุรกิจเช่นว่านั้น ก็มีถิ่นที่อยู่ถาวรในรัฐนั้น รัฐผู้รับจดทะเบียนอากาศยานดังกล่าวอาจทำความตกลงกับอีกรัฐนั้น เพื่อโอนภาระและหน้าที่ของตนในฐานะรัฐผู้รับจดทะเบียนตามข้อ ๑๒, ๓๐, ๓๑ และ ๓๒(ก) ไปยังรัฐนั้น ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนก็ได้ รัฐผู้รับจดทะเบียนยอมพ้นจากความรับผิดชอบในภาระและหน้าที่ที่โอนไปแล้วนั้น

(ข) การโอนภาระและหน้าที่นั้นจะมีผลต่อรัฐผู้ทำสัญญาอื่น ก็ต่อเมื่อคณะมนตรีได้จดทะเบียนความตกลงระหว่างรัฐดังกล่าว และประกาศให้ทราบทั่วกันตามความในข้อ ๘๓ หรือเมื่อรัฐภาคีความตกลงดังกล่าวได้แจ้งโดยตรงไปยังเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้ทำสัญญาอื่นที่เกี่ยวข้องรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐ ถึงขอบเขตและควมมีอยู่ของความตกลงแล้ว

(ค) ให้ใช้บทบัญญัติในวรรค (ก) และ (ข) ข้างต้นบังคับแก่กรณีภายใต้ข้อ ๗๗ ด้วย

## CHAPTER XVIII DISPUTES AND DEFAULT

### Article 84 Settlement of disputes

หมวด ๑๘  
ข้อพิพาทและภาวะกระทำผิด  
ข้อ ๘๔  
การตกลงข้อพิพาท

<sup>15</sup> On 6 October 1980 the Assembly decided to amend the Chicago Convention by introducing Article 83 bis. Under Article 94 (a) of the Convention the amendment came into force on 20 June 1997 in respect of States which ratified it. As to 30 June 2001, there are 127 ratifying States. Up to date, Thailand has not ratified this Article.

<sup>๒๐</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ เมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๒๓ สมัชชาได้ตัดสินใจแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาชิคาโก โดยเพิ่มข้อ ๘๓ ทวิ เข้ามา ภายใต้ข้อ ๘๔(ก) แห่งอนุสัญญา การแก้ไขนี้ได้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๒๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๐ ระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบัน ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐให้สัตยาบันแล้ว ๑๒๗ รัฐ ประเทศไทยยังมิได้ให้สัตยาบันข้อบทนี้

If any disagreement between two or more contracting States relating to the interpretation or application of this Convention and its Annexes cannot be settled by negotiation, it shall, on the application of any State concerned in the disagreement, be decided by the Council. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of any dispute to which it is a party. Any contracting State may, subject to Article 85, appeal from the decision of the Council to an *ad hoc* arbitral tribunal agreed upon with the other parties to the dispute or to the Permanent Court of International Justice. Any such appeal shall be notified to the Council within sixty days of receipt of notification of the decision of the Council.

### Article 85 Arbitration procedure

If any contracting State party to a dispute in which the decision of the Council is under appeal has not accepted the Statute of the Permanent Court of International Justice and the contracting States parties to the dispute cannot agree on the choice of the arbitral tribunal, each of the contracting States parties to the dispute shall name a single arbitrator who shall name an umpire. If either contracting State party to the dispute fails to name an arbitrator within a period of three months from the date of the appeal, an arbitrator shall be named on behalf of that State by the President of the Council from a list of qualified and available persons maintained by the Council. If, within thirty days, the arbitrators cannot agree on an umpire, the President of the Council shall designate an umpire from the list previously referred to. The arbitrators and the umpire shall then jointly constitute an arbitral tribunal. Any arbitral tribunal established under this or the preceding Article shall settle its own procedure and give its decisions by majority vote, provided that the Council may determine procedural questions in the event of any delay which in the opinion of the Council is excessive.

### Article 86 Appeals

Unless the Council decides otherwise any decision by the Council on whether an international airline is operating in conformity with the provisions of this Convention shall remain in effect unless reversed on appeal. On any other matter, decisions of the Council shall, if appealed from, be suspended until the appeal is decided. The decisions of the Permanent Court of International Justice and of an arbitral tribunal shall be final and binding.

### Article 87 Penalty for non-conformity of airline

ถ้ามีข้อโต้แย้งเกิดขึ้นระหว่างรัฐผู้ทำสัญญาสองรัฐหรือมากกว่า เกี่ยวกับการตีความหรือการใช้ออนุสัญญานี้และภาคผนวก ซึ่งไม่สามารถตกลงกันได้โดยการเจรจา ให้คณะกรรมการเป็นผู้วินิจฉัยในเมื่อรัฐใดที่เกี่ยวข้องกับข้อโต้แย้งนั้นเสนอขอมา ห้ามมิให้สมาชิกในคณะกรรมการซึ่งเป็นภาคีในข้อพิพาทออกเสียงในการพิจารณาของคณะกรรมการในเรื่องนั้น ภายในบังคับแห่งข้อ ๘๕ รัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ อาจอุทธรณ์คำวินิจฉัยของคณะกรรมการต่อศาลอนุญาโตตุลาการเฉพาะเรื่อง โดยมีการตกลงกันกับภาคีอื่น ๆ ในข้อพิพาทนั้น หรือศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวร เมื่อมีการอุทธรณ์เช่นว่านั้นให้แจ้งให้คณะกรรมการทราบภายในหกสิบวันนับแต่ที่ได้รับทราบแจ้งคำวินิจฉัยของคณะกรรมการ

#### ข้อ ๘๕

##### วิธีดำเนินการอนุญาโตตุลาการ

ถ้ารัฐผู้ทำสัญญารัฐใดที่เป็นภาคีแห่งข้อพิพาท ซึ่งคำวินิจฉัยของคณะกรรมการในข้อพิพาทนั้นอยู่ในระหว่างอุทธรณ์ มิได้ตกลงรับข้อบัญญัติของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวร และบรรดารัฐผู้ทำสัญญาที่เป็นภาคีแห่งข้อพิพาทนั้นตกลงกันไม่ได้ ในการเลือกศาลอนุญาโตตุลาการ ให้รัฐผู้ทำสัญญาที่เป็นภาคีแห่งข้อพิพาทนั้นแต่ละรัฐตั้งอนุญาโตตุลาการมาแต่เพียงคนเดียว อนุญาโตตุลาการเหล่านั้นจะเป็นผู้ตั้งผู้ชี้ขาดขึ้นคนหนึ่ง ถ้ารัฐผู้ทำสัญญาที่เป็นภาคีแห่งข้อพิพาทไม่ตั้งอนุญาโตตุลาการมาภายในระยะเวลาสามเดือนนับแต่วันขึ้นอุทธรณ์ นายกรัฐมนตรีจะตั้งอนุญาโตตุลาการแทนรัฐนั้น โดยเลือกจากบัญชีบุคคลที่มีคุณสมบัติและเจียมมาได้ ซึ่งบัญชีนั้นคณะกรรมการเป็นผู้รักษาไว้ ถ้าภายในสามสิบวันอนุญาโตตุลาการเหล่านั้นไม่สามารถตกลงในตัวผู้ชี้ขาด นายกรัฐมนตรีจะเป็นผู้กำหนดตัวผู้ชี้ขาดขึ้นจากบัญชีที่อ้างข้างต้น อนุญาโตตุลาการเหล่านั้นและผู้ชี้ขาดร่วมกันประกอบเป็นศาลอนุญาโตตุลาการ ให้ศาลอนุญาโตตุลาการที่จัดตั้งขึ้นตามข้อนี้และข้อก่อนตกลงในวิธีดำเนินการของตนเองและให้ใช้เสียงข้างมากเป็นคำวินิจฉัย แต่มีข้อแม้ว่า คณะมนตรีอาจปฏิเสธวิธีดำเนินการขึ้นมากำหนดเสียเองได้ ในกรณีที่มีการล่าช้าเกินสมควรในความคิดเห็นของคณะกรรมการ

#### ข้อ ๘๖

##### อุทธรณ์

นอกจากคณะกรรมการจะวินิจฉัยเป็นอย่างอื่น คำวินิจฉัย ของคณะกรรมการในข้อที่ว่าสายการบินระหว่างประเทศดำเนินการอยู่โดยอนุโลมตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานับนี้หรือไม่นั้น ให้คงมีผลอยู่จนกว่าจะถูกผันกลับ เมื่อเสร็จอุทธรณ์ในเรื่องอื่น ๆ คำวินิจฉัยของคณะกรรมการ ถ้าถูกอุทธรณ์ ให้ระงับไว้จนกว่าได้มีการวินิจฉัยโดยอุทธรณ์คำวินิจฉัยของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศถาวรและของศาลอนุญาโตตุลาการ ให้ถือเป็นที่สุดและมีผลผูกมัด

#### ข้อ ๘๗

##### โทษสำหรับสายการบินที่ไม่อนุโลมตาม

Each contracting State undertakes not to allow the operation of an airline of a contracting State through the airspace above its territory if the Council has decided that the airline concerned is not conforming to a final decision rendered in accordance with the previous Article.

รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐรับรองว่าจะไม่ยอมให้สายการบินของรัฐผู้ทำสัญญามี การดำเนินการบินผ่านอากาศเหนืออาณาเขตของตน ถ้าคณะมนตรีได้วินิจฉัยตกลงว่าสายการบินที่เกี่ยวข้องนั้นมีได้อนุโลมตามคำวินิจฉัยสุดท้าย ที่ให้ไว้ตาม ข้อก่อน

**Article 88**

**Penalty for non-conformity by State**

The Assembly shall suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that is found in default under the provisions of this Chapter.

ให้สมัชชาถอนอำนาจการออกเสียงในสมัชชา และในคณะมนตรีของรัฐผู้ทำ สัญญาใด ๆ ที่กระทำผิดต่อบทบัญญัติแห่งหมวดนี้

ข้อ ๘๘

โทษสำหรับรัฐที่ไม่อนุโลมตาม

**CHAPTER XIX  
WAR**

**Article 89**

**War and emergency conditions**

In case of war, the provisions of this Convention shall not affect the freedom of action of any of the contracting States affected, whether as belligerents or as neutrals. The same principle shall apply in the case of any contracting State which declares a state of national emergency and notifies the fact to the Council.

ในกรณีที่มีสงคราม บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ไม่กระทบถึงเสรีภาพ ในการปฏิบัติของรัฐผู้ทำสัญญาใด ๆ ที่ถูกกระทบโดยสงครามนั้น ไม่ว่าจะเป็ นคู่สงครามหรือเป็นกลาง หลักการเช่นเดียวกันนี้ให้ใช้ได้ในกรณีที่รัฐผู้ทำสัญญา รัฐ หนึ่งรัฐใดประกาศภาวะฉุกเฉินแห่งชาติ และแจ้งข้อเท็จจริงให้คณะมนตรีทราบ

หมวด ๑๙

สงคราม

ข้อ ๘๙

เงื่อนไขยามสงครามและฉุกเฉิน

**CHAPTER XX  
ANNEXES**

**Article 90**

**Adoption and amendment of Annexes**

(a) The adoption by the Council of the Annexes described in Article 54, subparagraph (i), shall require the vote of two-thirds of the Council at a meeting called for that purpose and shall then be submitted by the Council to each contracting State. Any such Annex or any amendment of an Annex shall become effective within three months after its submission to the contracting States or at the end of such longer period of time as the Council may prescribe, unless in the meantime a majority of the contracting States register their disapproval with the Council.

(ก) การตกลงเลือกใช้ภาคผนวกต่าง ๆ ตามที่กล่าวไว้ในข้อ ๕๔ วรรค (ฎ) นั้น จะต้องมึเสียงลงเอนในสามของคณะมนตรีเห็นชอบในการประชุมที่เรียกเพื่อ การนั้น และต่อจากนั้นคณะมนตรีจะต้องเสนอไปยังรัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐด้วย ภาคผนวกเช่นว่านั้นหรือการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวกให้มีผลบังคับภายในสาม เดือนหลังจากที่ได้เสนอไปยังรัฐผู้ทำสัญญาแล้ว หรือเมื่อพ้นระยะเวลาที่นานกว่า นั้นตามแต่คณะมนตรีจะกำหนด นอกจากในระหว่างเวลานั้นส่วนมากของบรรดา รัฐผู้ทำสัญญาได้แจ้งต่อคณะมนตรีเป็นหลักฐานว่าตนไม่เห็นชอบด้วย

หมวด ๒๐

ภาคผนวก

ข้อ ๙๐

การตกลงเลือกใช้และแก้ไขภาคผนวก

(b) The Council shall immediately notify all contracting States of the coming into force of any Annex or amendment thereto.

(ข) ให้คณะมนตรีแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมดทราบโดยทันทีถึงการเริ่มใช้ ภาคผนวกใด ๆ หรือการแก้ไขเพิ่มเติมภาคผนวก

**CHAPTER XXI**

**RATIFICATIONS, ADHERENCES, AMENDMENTS, AND**

หมวด ๒๑

สัตยาบัน ภาคขยายวิธี

การแก้ไขเพิ่มเติม และการยกเลิก

## DENUNCIATIONS

### Article 91

#### *Ratification of Convention*

(a) This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall give notice of the date of the deposit to each of the signatory and adhering States.

(b) As soon as this Convention has been ratified or adhered to by twenty-six States it shall come into force between them on the thirtieth day after deposit of the twenty-sixth instrument. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification.

(c) It shall be the duty of the Government of the United States of America to notify the government of each of the signatory and adhering States of the date on which this Convention comes into force.

### Article 92

#### *Adherence to Convention*

(a) This Convention shall be open for adherence by members of the United Nations and States associated with them, and States which remained neutral during the present world conflict.

(b) Adherence shall be effected by a notification addressed to the Government of the United States of America and shall take effect as from the thirtieth day from the receipt of the notification by the Government of the United States of America, which shall notify all the contracting States.

### Article 93

#### *Admission of other States*

States other than those provided for in Articles 91 and 92 (a) may, subject to approval by any general international organization set up by the nations of the world to preserve peace, be admitted to participation in this Convention by means of a four-fifths vote of the Assembly and on such conditions as the Assembly may prescribe: provided that in each case the assent of any State invaded or attacked during the present war by the State seeking admission shall be necessary.

ข้อ ๙๑

สัตยาบันอนุสัญญา

(ก) อนุสัญญานี้จะต้องได้รับสัตยาบันจากรัฐที่ลงนาม สัตยาบันลงจะต้องมอบให้เก็บรักษาไว้ในบรรณาคมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาซึ่งรัฐบาลนั้นจะบอกกล่าวถึงวันที่รับมอบมาเก็บรักษาไว้ไปยังรัฐที่ลงนามและรัฐภาคยานุวัติแต่ละรัฐ

(ข) เมื่อรัฐต่าง ๆ ได้ให้สัตยาบัน หรือภาคยานุวัติครบยี่สิบหกรัฐแล้ว อนุสัญญานี้จะเริ่มใช้ระหว่างรัฐเหล่านั้นเมื่อครบสามสิบวัน หลังจากวันมอบสารฉบับที่ยี่สิบหก และจะเริ่มใช้แก่แต่ละรัฐที่ให้สัตยาบันต่อภายหลังจากสามสิบวันหลังจากวันมอบสัตยาบันลงของรัฐนั้น ๆ

(ค) เป็นหน้าที่ของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาที่จะแจ้งให้รัฐบาลของแต่ละรัฐที่ลงนามและที่ภาคยานุวัติทราบถึงวันเริ่มใช้อนุสัญญานี้

ข้อ ๙๒

ภาคยานุวัติอนุสัญญา

(ก) การภาคยานุวัติอนุสัญญานี้จะเปิดให้แก่สมาชิกของสหประชาชาติ และบรรดารัฐที่สังสรรค์กับสหประชาชาติ ตลอดจนบรรดารัฐที่คงเป็นกลางอยู่ระหว่างสงครามโลกครั้งนี้

(ข) การภาคยานุวัติจะกระทำได้โดยมีการแจ้งความส่งไปยังรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และจะมีผลตั้งแต่วันครบสามสิบวัน หลังจากวันที่รัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้รับการแจ้งความนั้น และรัฐบาลนั้นจะแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญานั้นทั้งหมดทราบ

ข้อ ๙๓

การรับรัฐอื่นๆ เข้าร่วม

รัฐอื่น ๆ นอกจากที่เข้าอยู่ในเกณฑ์ในข้อ ๙๑ และ ๙๒ (ก) อาจได้รับให้เข้ามีส่วนในอนุสัญญานี้ได้ โดยได้เสียงสี่ในห้าของสมัชชา และตามเงื่อนไขที่สมัชชาอาจกำหนด แต่ต้องได้รับอนุมัติจากองค์การระหว่างประเทศทั่วไปที่ตั้งขึ้นโดยบรรดาชาติของโลก เพื่อรักษาไว้ซึ่งสันติภาพ นอกจากนั้นในแต่ละกรณีจำเป็นจะต้องได้รับความยินยอมจากรัฐที่ถูกบุกหรือถูกโจมตีระหว่างสงครามครั้งนี้โดยรัฐที่ขอให้รับเข้าเป็นภาคี

### Article 93 bis<sup>16</sup>

ข้อ ๙๓ ทวิ<sup>๒๒</sup>

(a) Notwithstanding the provisions of Articles 91, 92 and 93 above:

(1) A State whose government the General Assembly of the United Nations has recommended be debarred from membership in international agencies established by or brought into relationship with the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization;

(2) A State which has been expelled from membership in the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization unless the General Assembly of the United Nations attaches to its act of expulsion a recommendation to the contrary.

(b) A State which ceases to be a member of the International Civil Aviation Organization as a result of the provisions of paragraph (a) above may, after approval by the General Assembly of the United Nations, be readmitted to the International Civil Aviation Organization upon application and upon approval by a majority of the Council.

(c) Members of the Organization which are suspended from the exercise of the rights and privileges of membership in the United Nations shall, upon the request of the latter, be suspended from the rights and privileges of membership in this Organization.

(ก) ไม่ว่าความในบทบัญญัติแห่งข้อ ๙๑, ๙๒ และ ๙๓ จะกล่าวเป็นประการใดก็ตาม

(๑) รัฐซึ่งสมัชชาแห่งสหประชาชาติได้มีคำแนะนำให้ถอดถอนรัฐบาลของรัฐนั้นออกจากสมาชิกภาพในทบวงการระหว่างประเทศที่สถาปนาโดยหรือที่เข้ามีความสัมพันธ์กับองค์การสหประชาชาติ ต้องพ้นจากการเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยอัตโนมัติ

(๒) รัฐซึ่งถูกถอดถอนออกจากสมาชิกภาพในองค์การสหประชาชาติ ต้องพ้นจากการเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยอัตโนมัติ เว้นแต่สมัชชาแห่งองค์การสหประชาชาติจะมีคำแนะนำเป็นอย่างอื่นในการถอดถอนของตน

(ข) รัฐซึ่งพ้นจากการเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศตามผลของบทบัญญัติในวรรค (ก) ข้างต้น เมื่อได้รับการเห็นชอบจากสมัชชาแห่งองค์การสหประชาชาติแล้ว อาจเข้าสู่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้อีกครั้ง เมื่อได้ยินคำร้องและได้รับความเห็นชอบโดยเสียงข้างมากของคณะมนตรี

(ค) สมาชิกขององค์การ ซึ่งถูกระงับการใช้สิทธิและเอกสิทธิ์ของสมาชิกภาพในองค์การสหประชาชาติ เมื่อมีการร้องขอจากองค์การสหประชาชาติ ต้องถูกระงับสิทธิและเอกสิทธิ์ของสมาชิกภาพในองค์การนี้ด้วย

### Article 94

ข้อ ๙๔

#### Amendment of Convention

การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา

(a) Any proposed amendment to this Convention must be approved by a two-thirds vote of the Assembly and shall then come into force in respect of States which have ratified such amendment when ratified by the number of contracting States specified by the Assembly. The number so specified shall not be less than two-thirds of the total number of contracting States.

(b) If in its opinion the amendment is of such a nature as to justify this course, the Assembly in its resolution recommending adoption may provide that any State which has not ratified within a specified period after the amendment has come into force shall thereupon cease to be a member of the Organization and a party to the Convention.

(ก) การแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาฉบับนี้ที่เสนอนั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบโดยเสียงสองในสามของสมัชชา และจะเริ่มใช้แก่บรรดารัฐที่ได้ให้สัตยาบันการแก้ไขเพิ่มเติมเช่นนั้นแล้ว เมื่อมีการสัตยาบันโดยรัฐผู้ทำสัญญาครบจำนวนที่สมัชชาระบุ จำนวนที่ระบุนั้นจะต้องไม่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนรัฐผู้ทำสัญญาทั้งหมด

(ข) ถ้าสมัชชามีความคิดเห็นว่า การแก้ไขเพิ่มเติมนั้นมีลักษณะที่ควรดำเนินตามแนวต่อไปนี้ได้โดยชอบธรรม สมัชชาอาจวางไว้ในมติของตน ในการแนะนำให้ตกลงเลือกใช้การแก้ไขรัฐหนึ่งรัฐใดที่มีได้ให้สัตยาบันภายในระยะเวลาที่ระบุไว้ หลังจากที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมนั้นได้เริ่มใช้แล้ว จะต้องพ้นจากการเป็นสมาชิกขององค์การนี้ และพ้นจากการเป็นภาคีของอนุสัญญานี้

<sup>16</sup> On 27 May 1947 the Assembly decided to amend the Chicago Convention by introducing Article 93 bis. Under Article 94(a) of the Convention the amendment came into force on 20 March 1961 in respect of States which ratified it. As to 30 June 2001, there are 100 ratifying States. Thailand deposited the notification of ratification on 3 December 1957.

<sup>๒๒</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๙๐ สมัชชาได้ตัดสินใจแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาชิคาโก โดยเพิ่มเติมข้อ ๙๓ ทวิ เข้ามา ภายใต้ข้อ ๙๔(ก) ของอนุสัญญา การแก้ไขเพิ่มเติมได้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๐๓ ระหว่างรัฐที่ได้ให้สัตยาบัน ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๑๐๐ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๐๐

### Article 95

## Denunciation of Convention

(a) Any contracting State may give notice of denunciation of this Convention three years after its coming into effect by notification addressed to the Government of the United States of America, which shall at once inform each of the contracting States.

(b) Denunciation shall take effect one year from the date of the receipt of the notification and shall operate only as regards the State effecting the denunciation.

ข้อ ๙๕

การบอกเลิกอนุสัญญา

(ก) รัฐผู้ทำสัญญาของรัฐหนึ่งรัฐใดอาจแจ้งการบอกเลิกอนุสัญญานับนี้ได้หลังจากที่ได้เริ่มใช้แล้วเป็นเวลาสาม ปี โดยรัฐนั้นส่งการแจ้งความไปยังรัฐบาลสหรัฐอเมริกา ผู้ซึ่งจะแจ้งให้รัฐผู้ทำสัญญาแต่ละรัฐทราบทันที

(ข) การบอกเลิกจะมีผลเมื่อครบเวลาหนึ่งปีหลังจากวันที่ได้รับการแจ้งความนั้น ผลนั้นมีเฉพาะแก่รัฐที่ทำการบอกเลิก

## CHAPTER XXII DEFINITIONS

### Article 96

For the purpose of this Convention the expression:

- (a) "Air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.
- (b) "International air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.
- (c) "Airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service.
- (d) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

หมวด ๒๒

วิเคราะหฺศัพท์

ข้อ ๙๖

เพื่อความมุ่งประสงค์แห่งอนุสัญญานับนี้ คำว่า

- (ก) "บริการเดินอากาศ" หมายความว่า บริการเดินอากาศประจำมีกำหนดใด ๆ ที่ใช้อากาศยานเพื่อการขนส่งสาธารณะโดยรับขนคนโดยสารไปรษณียภัณฑ์และสินค้า
- (ข) "บริการเดินอากาศระหว่างประเทศ" หมายความว่า บริการเดินอากาศที่ผ่านเข้าไปในอวกาศเหนืออาณาเขตของรัฐมากกว่าหนึ่งรัฐขึ้นไป
- (ค) "สายการบิน" หมายความว่า ภาครุขระขนส่งทางอากาศใด ๆ ที่อำนวยความสะดวกดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศ
- (ง) "แวะลงมิใช่เพื่อการค้า" หมายความว่า การลงเพื่อประโยชน์ใด ๆ นอกจากการรับคนโดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ขึ้น หรือถ่ายลง

## SIGNATURE OF CONVENTION

In WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, having been duly authorized, sign this Convention on behalf of their respective governments on the dates appearing opposite their signatures.

**DONE** at Chicago the seventh day of December 1944, in the English language. A text drawn up in the English, French, and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be opened for signature at Washington, D.C. Both texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which may sign or adhere to this Convention.

การลงนามในอนุสัญญา

เพื่อเป็นพยานแก่การนี้ ผู้มีอำนาจเต็มซึ่งมีนามข้างท้ายนี้และซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยถูกต้องได้ลงนามในอนุสัญญานับนี้แทนรัฐบาลของตน ณ วันที่ปรากฏอยู่ตรงข้ามกับลายเซ็นของตน

ทำขึ้น ที่เมืองชิคาโก ณ วันที่เจ็ดธันวาคม ๑๙๔๔ เป็นภาษาอังกฤษ ด้วยซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส และสเปน จะได้เปิดให้เพื่อลงนามที่กรุงวอชิงตัน ดี.ซี. ด้วยภาษาหนึ่งภาษาใดในสามภาษานี้ใช้ในกรณีความได้เท่ากัน ด้วยทั้งสองฉบับนี้จะได้เก็บรักษาไว้ในบรรณาคณะของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และรัฐบาลนั้นจะได้ส่งสำเนาที่รับรองว่าถูกต้องแล้วไปยังรัฐบาลของรัฐทั้งหมดซึ่งลงนามหรือภาคยานุวัติอนุสัญญานับนี้

[*DONE* at Chicago the seventh day of December

ทำขึ้น ที่เมืองชิคาโก ณ วันที่เจ็ดธันวาคม ๑๙๔๔ เป็น

1944 in the English language. The texts of this Convention drawn up in the English, French, Russian and Spanish languages are of equal authenticity. These texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America,

and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which amy sign or adhere to this Convention. This Convention shall be open for signature at Washington, D.C.]<sup>17</sup>

[DONE at Chicago the seventh day of December 1944 in the English language. The texts of this Convention drawn up in the English, Arabic, French, Russian and Spanish languages are of equal authenticity. These texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which amy sign or adhere to this Convention. This Convention shall be open for signature at Washington, D.C.]<sup>18</sup>

[DONE at Chicago the seventh day of December 1944 in the English language. The texts of this Convention drawn up in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages are of equal authenticity. These texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which amy sign or adhere to this Convention. This Convention shall be open for signature at Washington, D.C.]<sup>19</sup>

ภาษาอังกฤษ ตัวบทของอนุสัญญาซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน ใช้ในการตีความได้เท่ากัน ตัวบทเหล่านี้จะไดเก็บรักษาไว้ในบรรณาคมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และรัฐบาลนั้นจะไดส่งสำเนาที่รับรองว่าถูกต้องแล้วไปยังรัฐบาลของรัฐทั้งหมดซึ่งลงนาม

หรือภาคยานุวัติอนุสัญญาฉบับนี้)<sup>๒๓</sup>

[ทำขึ้น ที่เมืองชิคาโก ณ วันที่เจ็ดธันวาคม ๑๙๔๔ เป็น ภาษาอังกฤษ ตัวบทของอนุสัญญาซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ อารบิก ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน ใช้ในการตีความได้เท่ากัน ตัวบทเหล่านี้จะ ไดเก็บรักษาไว้ในบรรณาคมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และรัฐบาลนั้นจะ ไดส่งสำเนาที่รับรองว่าถูกต้องแล้วไปยังรัฐบาลของรัฐทั้งหมดซึ่งลงนาม หรือภาคยานุวัติอนุสัญญาฉบับนี้)<sup>๒๔</sup>

[ทำขึ้น ที่เมืองชิคาโก ณ วันที่เจ็ดธันวาคม ๑๙๔๔ เป็น ภาษาอังกฤษ ตัวบทของอนุสัญญาซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ อารบิก จีน ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน ใช้ในการตีความได้เท่ากัน ตัวบทเหล่านี้ จะไดเก็บรักษาไว้ในบรรณาคมของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา และรัฐบาลนั้น จะไดส่งสำเนาที่รับรองว่าถูกต้องแล้วไปยังรัฐบาลของรัฐทั้งหมดซึ่งลง นามหรือภาคยานุวัติอนุสัญญาฉบับนี้)<sup>๒๕</sup>

<sup>17</sup> PROTOCOL relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation Signed at Montreal on 30 September 1977; ICAO Doc. 9208; in force on 17 August 1999. As to 30 June 2001, there are 104 ratifying States. Thailand deposited the notification of ratification on 13 January 1987.

<sup>๒๓</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทนี้มีผลเมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๔๒ ซึ่ง ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มีรัฐให้ สัตยาบันแล้ว ๑๐๔ รัฐ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม พ.ศ. ๒๕๓๐

<sup>18</sup> PROTOCOL relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation Signed at Montreal in 1995; not in force. To bring the text into force, 122 ratifications are required but as to 30 June 2001, there are 39 ratifying States. Thailand deposited the notification of ratification on 29 July 1997.

<sup>๒๔</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อมีสัตยาบันสารครบ ๑๒๒ ฉบับ แต่ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มี รัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๓๙ รัฐ ตัวบทนี้จึงยังไม่มีผลใช้บังคับ ประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสารเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๓๐

<sup>19</sup> PROTOCOL relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation Signed at Montreal on 1 October 1998; ICAO Doc.9722; not in force. To bring the text into force, 124 ratifications are required. As to 30 June 2001, there are 22 ratifying States. Up to date, Thailand has not ratified the text.

<sup>๒๕</sup> คำแปลอย่างไม่เป็นทางการ ตัวบทนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อมีสัตยาบันสารครบ ๑๒๔ ฉบับ แต่ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๔ มี รัฐที่ให้สัตยาบันแล้ว ๒๒ รัฐ ตัวบทนี้จึงยังไม่มีผลใช้บังคับ ประเทศไทยยังมิได้ให้สัตยาบันตัวบทนี้





## สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๘ : ฉบับย่อ

แผนกวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินในเดือนมิถุนายนนี้ ยังคงเป็นประเด็นที่ต่อเนื่องมาจากเมื่อเดือนที่แล้ว นั่นคือ กรณีกรรมการบินพลเรือน (บพ.) ของประเทศไทยได้ถูกตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program: USOAP) จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern: SSC) แต่เนื่องจาก บพ. ไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่ทาง ICAO ตรวจพบได้ภายในระยะเวลา ๙๐ วัน ล่าสุดนั้น ICAO ได้ขึ้นสัญลักษณ์ธงแดงหน้าชื่อประเทศไทยในเว็บไซต์สาธารณะของ ICAO แล้วเมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน

นับตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ที่ ICAO ตรวจพบว่าประเทศไทยมี SSC นั้น ประเทศไทยก็ได้รับการติดสัญลักษณ์ธงแดงเรื่องมาตรฐานการบินแล้ว ซึ่งแสดงถึงว่า จะต้องเร่งแก้ไข SSC โดยเร่งด่วน แต่ ICAO เผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวให้แก่เฉพาะรัฐภาคีที่เป็นสมาชิกของ ICAO ได้รับทราบเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เมื่อไทยไม่สามารถดำเนินการแก้ไข SSC ได้ตามกำหนด ICAO จึงดำเนินการในขั้นตอนแนวทางการปฏิบัติตามเอกสาร ICAO Doc ๙๗๓๕ Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Manual คือ การเผยแพร่ข้อมูลมาตรฐานการบินของไทยที่ติดสัญลักษณ์ธงแดงนี้ไปสู่สาธารณะ

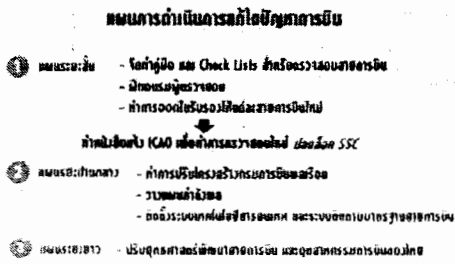
การตรวจพบ SSC ของ ICAO ในครั้งนี้ มีผลอย่างยิ่งต่อความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยด้านการบินของไทยเป็นอย่างมาก และอาจส่งผลกระทบต่อความเป็นรูปธรรมกับสายการบินของไทยที่ต้องทำการบินไปยังต่างประเทศ ซึ่งนอกจากความเข้มงวดในการตรวจสอบสายการบินมากขึ้นแล้ว อาจรวมถึงการจำกัดสิทธิ์การบิน ทำให้ไม่สามารถเพิ่มเที่ยวบิน หรือขยายเส้นทางการบินได้ โดยเฉพาะสายการบินเช่าเหมาลำ

อย่างไรก็ตาม นอกจาก ICAO แล้ว ก็ยังมีอีก ๒ หน่วยงานที่จะเข้ามาพิจารณามาตรฐานการบินของไทย คือ องค์กรความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) และ สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA)

ในส่วนของ EASA นั้น เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน คณะกรรมการความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป (EU Air Safety Committee) ได้มีการประกาศในเว็บไซต์ในเรื่องต่างๆ แต่ไม่มีประเด็นเกี่ยวกับประเทศไทย ซึ่งสรุปว่า ไม่มีมาตรการเพิ่มเติมกับสายการบินของไทยในการทำการบินเข้าประเทศกลุ่มอียู คือสายการบินของไทยสามารถทำการบินเข้าประเทศกลุ่มอียูได้ปกติตามเดิม ส่วนการที่สายการบินจะเพิ่มเที่ยวบินหรือเส้นทางบินใหม่อยู่ที่การเจรจาแต่ละประเทศ

ในขณะที่ FAA จะเดินทางมาตรวจสอบมาตรฐานทางการบินของไทย ในวันที่ ๑๓-๑๗ กรกฎาคม นี้

ดังนั้น บพ. ของไทย จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหา SSC ให้เสร็จสิ้นภายในกรอบเวลาที่ตั้งไว้ โดยสรุปแนวทางการดำเนินการ เป็น ๓ ระยะ คือ



๑. **แผนระยะสั้น** จะดำเนินการแก้ไขตามแผนการแก้ไข (Collective Action Plan: CAP) ที่จะเข้าตรวจสอบใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) ของทั้ง ๒๘ สายการบิน ซึ่ง บพ. จะต้องจัดทำแผนคู่มือการปฏิบัติงานในส่วนของกลุ่มตรวจสอบการปฏิบัติการบิน (Flight Operations Inspector Manual: FOIM) และคู่มือการตรวจสอบมาตรฐานสายการบิน (Air Operator Certificate Requirements: AOCR) ในขณะเดียวกัน จะ

ดำเนินการฝึกอบรมบุคลากร และเตรียมการจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญต่างชาติมาช่วยในตรวจสอบมาตรฐานสายการบินเพื่อออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) ใหม่ (Re-certification) ให้กับทั้ง ๒๘ สายการบินนั้น คาดว่าจะเริ่มดำเนินการในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม ๒๕๕๕ นี้ โดย บพ. คาดว่า จะเชิญทาง ICAO เข้ามาตรวจสอบอีกครั้งหนึ่งประมาณเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม ๒๕๕๕

ส่วนในด้านการออกใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายนั้น หลังจากที่ได้สั่งพักการใช้ใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย จำนวน ๗ สายการบิน จากจำนวนทั้งหมด ๙ สายการบินที่ดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายแล้ว บพ. ก็ได้ดำเนินการจัดทำคู่มือในการขนส่งสินค้าอันตรายฉบับใหม่แล้วเสร็จ ขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างการสรรหาบุคลากรผู้เชี่ยวชาญในด้านนี้ เพื่อดำเนินการเรื่องการออกใบอนุญาตในการขนส่งสินค้าอันตรายต่อไป

๒. **แผนระยะกลาง** จะเป็นการปรับโครงสร้าง บพ. เพื่อให้ได้มาตรฐาน โดยแยกเป็น ๔ หน่วยประกอบด้วย

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ทำหน้าที่กำกับดูแลธุรกิจการบิน ทั้งสายการบินและสนามบิน สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี
- กรมการท่าอากาศยาน สังกัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่บริหารสนามบินของกรมการการบินพลเรือนเดิม ๒๘ แห่ง
- สำนักงานคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของเรือและอากาศยานที่ประสบภัย
- สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย

รวมทั้งการพิจารณาปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ... (ทั้งฉบับ) จากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานของ มีความทันสมัย สอดคล้องกับการเติบโตของธุรกิจการบิน การกำกับดูแล การบริหารความปลอดภัย

๓. **แผนระยะยาว** จะเป็นการวางยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมการบิน โดยกระทรวงคมนาคมจะจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (ปี พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๗๐) เป็นบูรณาการหน่วยงานทางด้านการบิน

นอกเหนือจากปัญหาเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยทางการบินของไทยที่ไม่ผ่านการตรวจของ ICAO แล้ว อุตสาหกรรมการบินของไทยในขณะนี้ ยังต้องเผชิญความเสี่ยงจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโรคทางเดินหายใจตะวันออกกลาง (MERS) หรือไวรัสเมอร์ส อีกด้วย ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าว มีผลอย่างยิ่งต่อ

ความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร ดังเช่นที่เคยเกิดขึ้นในช่วงที่มีการแพร่ระบาดของไวรัสอีโบล่า หรือ ไวรัสไข้หวัดใหญ่

นก

อาจกล่าวได้ว่า ความท้าทายของอุตสาหกรรมการบินของไทยในช่วงครึ่งปีหลังนี้ ก็คือ การสร้างความเชื่อมั่นต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย ทั้งความเชื่อมั่นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยการบิน โดยการดำเนินการแก้ไข SSC ของ ICAO ให้แล้วเสร็จตามกรอบระยะเวลาที่ ICAO กำหนด รวมทั้งการเตรียมพร้อมสำหรับการตรวจสอบมาตรฐานการบินของ FAA ต่อไป ซึ่งจะมีผลต่อเนื่องโดยตรงกับธุรกิจสายการบินของไทย โดยเฉพาะขีดความสามารถในการเพิ่มเส้นทางบิน เพิ่มความถี่ และความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยในการบินของผู้โดยสาร รวมทั้งการควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสเมอร์สอย่างเด็ดขาด

อย่างไรก็ตาม แม้ในช่วงปีนี้จะเป็นช่วงวิกฤตสำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย แต่แนวโน้มในอนาคตคาดว่าจะยังคงดีอยู่ จากข้อมูลการคาดการณ์ตลาดโลกของแอร์บัส (Global Market Forecast) ระบุว่า ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๗๗) ปริมาณผู้โดยสารเครื่องบินทั่วโลกจะเติบโตขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ ๔.๖ ต่อปี โดยในปี พ.ศ.๒๕๗๗ เครื่องบินขนส่งผู้โดยสารและเครื่องบินขนส่งสินค้าจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นมากกว่าหนึ่งเท่าตัว จากปัจจุบัน ๑๙,๐๐๐ ลำ เป็น ๓๘,๕๐๐ ลำ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเป็นผู้นำด้านการจราจรทางอากาศของโลก และประเทศจีนจะกลายเป็นตลาดการบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุด

จากแนวโน้มการขยายตัวดังกล่าว เป็นแนวทางให้กับอุตสาหกรรมการบินของไทยทุกภาคส่วนในการเตรียมความพร้อมในการเพิ่มศักยภาพการดำเนินงาน

ในส่วนของการท่าอากาศยานของไทยนั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จะดำเนินการปรับปรุงแผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ฉบับใหม่ คาดว่าการปรับปรุงแผนจะแล้วเสร็จในปีหน้า และเมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นตามแผนทั้งโครงการ คาดว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มจาก ๔๕ ล้านคนเป็น ๘๐ ล้านคนต่อปี ขณะที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นจาก ๑๘.๕ ล้านคน เป็น ๔๐ ล้านคนต่อปี ซึ่งคาดว่าจะรองรับผู้โดยสารได้ถึงปี พ.ศ.๒๕๗๔

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation: MOC) กับกองทัพเรือ (ทร.) เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายนที่ผ่านมา ในการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา ให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ อีกด้วย

ในด้านการบริการการเดินทางนั้น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ก็ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงพัฒนาระบบข้อมูลภูมิศาสตร์ด้านการบินด้วยเทคโนโลยีอวกาศร่วมกับสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) หรือ GISTDA เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพบริการการเดินทางอากาศให้มีความแม่นยำในการนำร่องและนำร่องของอากาศยาน รวมทั้งส่งเสริมความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางทางอากาศ

ขณะที่ด้านอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอากาศยานของไทยนั้น ก็ได้รับการสนับสนุนอย่างเป็นทางการ โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ได้กำหนดให้อุตสาหกรรมอากาศยานเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่บีโอไอจะเร่งส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการลงทุน ทั้งด้านการผลิตชิ้นส่วน เครื่องใช้และอุปกรณ์

สำหรับความก้าวหน้าในเรื่องเทคโนโลยีทางการบินนั้น มีประเด็นที่น่าสนใจ ๒ เรื่อง ดังนี้

เรื่องแรก ได้แก่ กลุ่มแอร์เอเชียได้สั่งซื้อ Airbus Smarter Fleet electronic Flight Folder (eFF) ซึ่งเป็นซอฟต์แวร์ที่จะช่วยให้นักบินเข้าถึงเอกสารการบินได้จากทุกที่ อีกทั้งซอฟต์แวร์นี้ยังช่วยจัดการเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการบินในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายของแอร์เอเชียที่จะนำเทคโนโลยีมาช่วยพัฒนาระบบงาน

เรื่องที่สอง ได้แก่ การนำระบบโซลูชันไอทีมาใช้งานในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดย ลูฟท์ฮันซา कारโก ได้เริ่มใช้งาน iCargo โซลูชันไอทีของ IBS ในที่ทำการ ๑๒๐ แห่งภายในเครือข่ายของสายการบิน เพื่อบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วโลกของลูฟท์ฮันซา कारโก ไปยังจุดหมายปลายทางกว่า ๓๐๐ แห่ง ในประเทศต่างๆ ๑๐๐ ประเทศ เพื่อข้อมูลข่าวสารที่ราบรื่น ความรวดเร็วของธุรกิจ ซึ่งในอนาคต อาจมีการพัฒนา ไปสู่การใช้ e-Freight และการแปลงธุรกิจเป็นระบบดิจิทัล ซึ่งนับเป็นการเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมสายการบิน

---

หากท่านต้องการข้อมูลสรุปข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทยประจำเดือนมิถุนายน ๒๕๕๘ ฉบับเต็ม สามารถติดต่อได้ที่ [chaluntip@catc.or.th](mailto:chaluntip@catc.or.th) โดยกรุณาแจ้งชื่อ-สกุล หน่วยงานสังกัด และวัตถุประสงค์การใช้ข้อมูล เพื่อสถาบันการบินพลเรือนจะได้เก็บรวบรวมเป็นสถิติข้อมูลต่อไป

**แหล่งข้อมูล :**

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม	เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน	เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
เว็บไซต์ข่าวของสื่อมวลชนต่างๆ		

Disclaimer : ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหายเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

## ภาคผนวก

- พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

พระราชกำหนด  
การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย  
พ.ศ. ๒๕๕๘  
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษา  
ปฏิบัติหน้าที่  
สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ  
เลขรับ 10102  
วันที่ 2 ต.ค. 2558  
เวลา 16.37 น.



ที่ นร ๐๕๐๓/ ๓๕๖ ๗๘

สำนักนายกรัฐมนตรี  
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๖ ตุลาคม ๒๕๕๘

เรื่อง พระราชกำหนด จำนวน ๓ ฉบับ (การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรด้านการบินพลเรือน)

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย พระราชกำหนดในเรื่องนี้ จำนวน ๓ ฉบับ

ด้วยได้มีการประกาศใช้พระราชกำหนด จำนวน ๓ ฉบับ ดังนี้

๑. พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘

๒. พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ และ

๓. พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๕๕

พ.ศ. ๒๕๕๘

เป็นกฎหมายแล้ว ดังที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

จึงขอเสนอพระราชกำหนดดังกล่าว จำนวน ๓ ฉบับ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พิจารณาตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ ต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเอก

(ประยุทธ์ จันทร์โอชา)

นายกรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทั่วไป  
รับที่ ๕๕๒/๕๕ วันที่ ๒/๑๐/๕๕  
เวลา ๑๖.๕๕ ส่ง พ.ร.บ.  
สำนักการประชุม

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๔ (สิริภค)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ  
รับที่ ๑ / ๒๕๕๘  
วันที่ ๒ / ๑๐ / ๕๕  
เวลา ๑๗.๐๗

สำนักการประชุม



## พระราชกำหนด

การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

พ.ศ. ๒๕๕๘

### ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๘

เป็นปีที่ ๗๐ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๑ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกำหนดขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกำหนดนี้เรียกว่า “พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘”

มาตรา ๒ พระราชกำหนดนี้ให้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชกำหนดนี้

“คณะกรรมการการบินพลเรือน” หมายความว่า คณะกรรมการการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

“มาตรฐานสากล” หมายความว่า มาตรฐานที่กำหนดตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโกเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชกำหนดนี้



มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชกำหนดนี้

หมวด ๑

องค์กรด้านการบินพลเรือน

ส่วนที่ ๑

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

มาตรา ๕ ให้จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยขึ้น เรียกโดยย่อว่า “กพท.” และให้ใช้ชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “The Civil Aviation Authority of Thailand” เรียกโดยย่อว่า “CAAT” เป็นหน่วยงานของรัฐที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือกฎหมายอื่น และมีฐานะเป็นนิติบุคคล

มาตรา ๖ กิจการของสำนักงานไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน แต่พนักงานและลูกจ้างของสำนักงานต้องได้รับประโยชน์ตอบแทนไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยการประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน

มาตรา ๗ สำนักงานมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

(๑) กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมาย และมาตรฐานสากล

(๒) ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

(๓) ส่งเสริม และพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล

(๔) เป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ในระดับสากล

มาตรา ๘ นอกจากอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์แล้ว ให้สำนักงานมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้ด้วย

(๑) ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนา กิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจ การขนส่งทางอากาศ ตลอดจนระบบโครงสร้างพื้นฐานการบินพลเรือนของประเทศ

(๒) เสนอแนะนโยบายต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนเกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือน และการขนส่งทางอากาศ

- (๓) เสนอแนะต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
- (๔) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการให้กับคณะกรรมการการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนมอบหมาย
- (๕) ดำเนินการจัดทำแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งกำกับดูแลและควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว
- (๖) ดำเนินการจัดระเบียบการบินพลเรือน รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้น่านฟ้าให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด
- (๗) ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากล
- (๘) กำกับดูแลกิจการสนามบินและสนามบินอนุญาตที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศหรือตามกฎหมายอื่นให้เกิดความปลอดภัยและได้มาตรฐานสากล
- (๙) ให้ความร่วมมือและสนับสนุนคณะกรรมการการบินพลเรือนและส่วนราชการในการประสานงานหรือเจรจากับองค์การระหว่างประเทศหรือต่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิในการบิน หรือการทำความตกลงใด ๆ เกี่ยวกับการบินพลเรือนอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการอื่น
- (๑๐) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการบินพลเรือนตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่ตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี
- (๑๑) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนากิจการการบินพลเรือน
- (๑๒) ให้การรับรองหลักสูตรและสถาบันฝึกอบรมผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และกำหนดคุณสมบัติและความรู้ของบุคลากรด้านการบินอื่นที่พึงต้องมี
- (๑๓) กำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
- (๑๔) จัดทำทะเบียนอากาศยาน รวมทั้งทะเบียนผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน
- (๑๕) จัดทำและเผยแพร่ความรู้และข่าวสารเกี่ยวกับการบินพลเรือน
- (๑๖) ดำเนินการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนืองให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงาน หรือตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย
- มาตรา ๙ ในการดำเนินกิจการของสำนักงาน ให้สำนักงานกระทำการดังต่อไปนี้ได้
- (๑) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินต่าง ๆ
  - (๒) ก่อตั้งสิทธิ หรือทำนิติกรรมใด ๆ เกี่ยวกับทรัพย์สิน
  - (๓) กู้ยืมเงินเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน

มาตรา ๑๐ สำนักงานอาจมีรายได้และทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

- (๑) เงินที่รัฐบาลจ่ายให้เป็นทุนประเดิม
- (๒) เงินอุดหนุนทั่วไปที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (๓) ค่าธรรมเนียมที่สำนักงานเรียกเก็บตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
- (๔) ค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือนตามมาตรา ๓๙
- (๕) เงินเพิ่มตามมาตรา ๔๑

(๖) ค่าธรรมเนียม ค่าบำรุง ค่าตอบแทน ค่าบริการหรือรายได้หรือผลประโยชน์อันได้มาจากการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน

- (๗) รายได้หรือผลประโยชน์ที่ได้จากทรัพย์สินทางปัญญา
- (๘) เงินและทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้สำนักงาน
- (๙) ดอกผลหรือประโยชน์อื่นใดที่เกิดจากทุน รายได้ หรือทรัพย์สินของสำนักงาน

มาตรา ๑๑ รายได้ตามมาตรา ๑๐ ให้ตกเป็นของสำนักงานเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงานและค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม โดยไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลังตามกฎหมายว่าด้วยเงินคงคลังและกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ

ในกรณีที่มีเงินเหลือจ่ายเกินความจำเป็น ให้สำนักงานนำส่งเงินเหลือจ่ายนั้นให้กระทรวงการคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

ในกรณีที่รายได้ของสำนักงานมีจำนวนไม่พอสำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของสำนักงานและค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม และสำนักงานไม่สามารถหาเงินจากแหล่งอื่นได้ รัฐพึงจัดสรรเงินอุดหนุนให้ตามความจำเป็น

มาตรา ๑๒ ทรัพย์สินของสำนักงานไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี และบุคคลใดจะยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้กับสำนักงานในเรื่องทรัพย์สินของสำนักงานมิได้

มาตรา ๑๓ รายได้ทั้งปวงของสำนักงาน ไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล

ให้กระทรวงการคลังดำเนินการเพื่อให้สำนักงานได้รับการยกเว้นภาษีและอากรนำเข้าตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรสำหรับสิ่งของที่นำเข้าเพื่อใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ของสำนักงาน

มาตรา ๑๔ รายได้และทรัพย์สินของสำนักงานให้ใช้เพื่อกิจการของสำนักงานโดยเฉพาะ

## ส่วนที่ ๒

### คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

มาตรา ๑๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย” ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ และกรรมการอื่นอีกไม่เกินห้าคน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้แทนกองทัพอากาศคนหนึ่ง และผู้ทรงคุณวุฒิด้านบริหารกิจการ

การบินพาณิชย์ ด้านกฎหมาย ด้านการเงินหรือการคลัง ด้านบริหารจัดการ หรือด้านอื่นใดซึ่งจะยังประโยชน์ต่อกิจการของสำนักงาน

ให้ผู้อำนวยการเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ผู้อำนวยการแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการได้ตามความจำเป็น

มาตรา ๑๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

- (๑) มีสัญชาติไทย
- (๒) มีอายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปีแต่ไม่เกินหกสิบห้าปี
- (๓) เป็นผู้ที่มีผลงานหรือเคยปฏิบัติงานที่แสดงให้เห็นถึงการเป็นผู้มีความรู้ ความเข้าใจ และความเชี่ยวชาญ หรือมีประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง

มาตรา ๑๗ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องไม่มีลักษณะต้องห้ามอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (๑) เป็นบุคคลล้มละลาย หรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต
- (๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๓) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนทุกด้าน

(๕) เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ หรือของราชการส่วนท้องถิ่น

(๖) เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๗) เป็นหรือเคยเป็นกรรมการหรือที่ปรึกษาหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๘) เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(๙) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

(๑๐) เป็นเจ้าหน้าที่หรือลูกจ้างของสำนักงานหรือที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญที่มีสัญญาจ้างกับสำนักงาน

(๑๑) เป็นผู้มีส่วนได้เสียในกิจการที่กระทำกับสำนักงานหรือในกิจการซึ่งมีสภาพเป็นการแข่งขันกับกิจการของสำนักงาน ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม

มาตรา ๑๘ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสี่ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้

ในกรณีที่ครบกำหนดวาระตามวรรคหนึ่ง หากยังมีได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้น อยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

มาตรา ๑๙ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีมีมติให้ออก เพราะบกพร่องต่อหน้าที่ มีความประพฤติเสื่อมเสียหรือหย่อนความสามารถ

(๔) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๖ หรือมาตรา ๑๗

มาตรา ๒๐ คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของสำนักงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของสำนักงานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล อำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึง

(๑) กำหนดนโยบายและแนวทางการดำเนินงานของสำนักงานให้สอดคล้องกับนโยบายที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด

(๒) ให้ความเห็นชอบเป้าหมาย แผนงาน และโครงการที่ผู้อำนวยการเสนอ

(๓) กำกับดูแลการบริหารงานและการดำเนินการของสำนักงานให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งของสำนักงาน และให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

(๔) ออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบเกี่ยวกับการแบ่งส่วนงาน การบริหารจัดการองค์กร การบริหารงานทั่วไป การเงิน การคลัง การใช้จ่ายเงินงบประมาณ การพัสดุ การบริหารงานบุคคล ค่าจ้าง ค่าตอบแทน การจัดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์อื่น และการอื่นที่จำเป็นในการบริหารกิจการของสำนักงาน

(๕) ให้ความเห็นชอบในการกำหนดค่าธรรมเนียม ค่าตรวจสอบ ค่าบำรุง ค่าตอบแทน และค่าบริการใด ๆ ในการดำเนินงานตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงาน

(๖) อนุมัติการบรรจุแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้ปฏิบัติงานระดับรองผู้อำนวยการขึ้นไปของสำนักงาน

(๗) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ ที่ปรึกษา หรือคณะทำงานเพื่อดำเนินการตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

(๘) ดำเนินการอื่นใดตามที่กำหนดในพระราชกำหนดนี้หรือตามกฎหมายอื่น

มาตรา ๒๑ การประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๒๒ ให้กรรมการและอนุกรรมการได้รับเบี้ยประชุมและประโยชน์ตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

## ส่วนที่ ๓

## ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

มาตรา ๒๓ ให้สำนักงานมีผู้อำนวยการคนหนึ่ง ซึ่งคณะกรรมการแต่งตั้งจากบุคคลซึ่งได้รับการสรรหาจากผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์สูงในด้านการบินและมีผลงานเป็นที่ประจักษ์ ในด้านกิจการการบินพลเรือนหรือสาขาอื่นที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของสำนักงาน การสรรหาและคัดเลือกผู้อำนวยการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๔ นอกจากคุณสมบัติตามมาตรา ๒๓ แล้ว ผู้อำนวยการต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้ด้วย

- (๑) มีสัญชาติไทย
- (๒) มีอายุไม่ต่ำกว่าสี่สิบห้าปีแต่ไม่เกินหกสิบห้าปี
- (๓) สามารถปฏิบัติงานให้แก่สำนักงานได้เต็มเวลา

มาตรา ๒๕ ผู้มีลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ ต้องห้ามมิให้เป็นผู้บริหาร

- (๑) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต
- (๒) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๓) เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้

กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

(๔) เป็นกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลผู้มีอำนาจในการบริหารหรือจัดการของนิติบุคคล ที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนทุกด้าน

(๕) เป็นข้าราชการ พนักงานหรือลูกจ้างของส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ หรือของราชการส่วนท้องถิ่น

(๖) เป็นหรือเคยเป็นข้าราชการการเมือง ผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง สมาชิกสภาท้องถิ่น หรือผู้บริหารท้องถิ่น เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๗) เป็นหรือเคยเป็นกรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของ พรรคการเมือง เว้นแต่จะได้พ้นจากตำแหน่งมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(๘) เคยถูกถอดถอนจากตำแหน่งตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

(๙) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ หรือจากหน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือประพฤติชั่วอย่างร้ายแรง

มาตรา ๒๖ ผู้อำนวยการมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระมิได้

มาตรา ๒๗ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ ผู้อำนวยการพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) ออกตามกรณีที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้าง หรือข้อตกลงระหว่างคณะกรรมการกับผู้อำนวยการ

(๔) คณะกรรมการให้ออก เพราะบกพร่องต่อหน้าที่ หรือมีความประพฤติเสื่อมเสียหรือ  
หย่อนความสามารถ

(๕) คณะกรรมการให้ออก เพราะไม่สามารถผลักดันให้มีการกำหนดคุณสมบัติ หลักเกณฑ์  
วิธีการ เงื่อนไข มาตรฐานและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลตามมาตรา ๓๗ (๑) เพื่อให้เป็นไปตาม  
มาตรฐานสากลได้ และก่อให้เกิดความเสียหายแก่อุตสาหกรรมการบิน

(๖) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๒๔ หรือมาตรา ๒๕

มาตรา ๒๘ ผู้อำนวยการมีหน้าที่บริหารกิจการของสำนักงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์  
และอำนาจหน้าที่ของสำนักงานตามพระราชกำหนดนี้และตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ  
ข้อกำหนด นโยบายและมติของคณะกรรมการ รวมทั้งมีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) เสนอเป้าหมาย แผนงาน และโครงการต่อคณะกรรมการ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ  
และดำเนินการให้บรรลุเป้าหมาย แผนงาน และโครงการนั้น

(๒) ระมัดระวังและแก้ไขปัญหาทั้งปวงมิให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศตกอยู่ในภาวะ  
ต่ำกว่ามาตรฐานสากล

(๓) ดำเนินการและควบคุมดูแลให้มีการดำเนินการตามมาตรา ๓๗ ให้เกิดความรวดเร็ว  
และทันต่อเหตุการณ์

(๔) ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนเสนอต่อรัฐมนตรี  
หรือคณะกรรมการตามอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่กฎหมายกำหนด

(๕) เสนอรายงานประจำปีเกี่ยวกับผลการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของสำนักงาน รวมทั้งรายงาน  
การเงินและบัญชี ตลอดจนเสนอแผนการเงินและงบประมาณของปีต่อไปต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณา

(๖) เสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงกิจการและการดำเนินงานของสำนักงานให้มีประสิทธิภาพ  
และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ต่อคณะกรรมการ

(๗) เป็นผู้บังคับบัญชาของพนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน

(๘) ออกระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่ง เกี่ยวกับการบริหารงานของสำนักงานและการปฏิบัติหน้าที่  
ของพนักงานและลูกจ้างของสำนักงานเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ หรือระเบียบ  
ของคณะกรรมการ

(๙) อำนาจหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

มาตรา ๒๙ ในการบริหารกิจการของสำนักงาน ผู้อำนวยการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ ให้ผู้อำนวยการเป็นผู้บังคับบัญชาของพนักงานและลูกจ้างของสำนักงานทุกตำแหน่ง และรับผิดชอบในการดำเนินกิจการทั้งปวงของสำนักงาน

ในการกำกับดูแลด้านนิรภัยการบินและการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน ให้ผู้อำนวยการดำเนินการตามกฎหมายและเพื่อประโยชน์สาธารณะ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศและความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

มาตรา ๓๐ ในการปฏิบัติหน้าที่ ผู้อำนวยการอาจมอบอำนาจให้ผู้ปฏิบัติงานของสำนักงานกระทำการใดแทนก็ได้ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๓๑ ในกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก ให้ผู้อำนวยการเป็นผู้แทนของสำนักงาน เพื่อการนี้ ผู้อำนวยการจะมอบอำนาจให้บุคคลใดปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนก็ได้ตามระเบียบหรือข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

การจำกัดอำนาจของผู้อำนวยการให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการซึ่งต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา

นิติกรรมใดที่ผู้อำนวยการกระทำโดยไม่เป็นไปตามข้อบังคับตามวรรคสอง ย่อมไม่ผูกพันสำนักงาน เว้นแต่คณะกรรมการจะให้สัตยาบัน

มาตรา ๓๒ ในกรณีที่ไม่มีผู้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ หรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองผู้อำนวยการที่มีอาวุโสสูงสุดตามลำดับเป็นผู้รักษาการแทน แต่ไม่เป็นการตัดอำนาจของคณะกรรมการที่จะแต่งตั้งรองผู้อำนวยการคนอื่นเป็นผู้รักษาการแทน ในกรณีที่ไม่มีรองผู้อำนวยการหรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้คณะกรรมการแต่งตั้งผู้ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๒๕ คนหนึ่งเป็นผู้รักษาการ

ให้ผู้รักษาการแทนผู้อำนวยการตามวรรคหนึ่ง มีอำนาจหน้าที่อย่างเดียวกับผู้อำนวยการ

มาตรา ๓๓ ผู้อำนวยการต้องไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในสัญญาทำกับสำนักงานหรือในกิจการที่กระทำให้แก่สำนักงาน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

ในกรณีที่บุพการี คู่สมรส ผู้สืบสันดาน หรือบุพการีของคู่สมรสของผู้อำนวยการกระทำการตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าผู้อำนวยการมีส่วนได้เสียในกิจการของสำนักงาน

นิติกรรมใดที่สร้างขึ้นโดยไม่ถูกต้องตามวรรคหนึ่ง ไม่มีผลผูกพันสำนักงาน

มาตรา ๓๔ อัตราเงินเดือนและประโยชน์อย่างอื่นของผู้อำนวยการให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๓๕ ในกรณีจำเป็นเพื่อให้การปฏิบัติงานของสำนักงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สำนักงานจะจ้างชาวต่างประเทศที่มีความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานก็ได้

มาตรา ๓๖ เพื่อประโยชน์ในการบริหารงานของสำนักงาน ผู้อำนวยการอาจขอให้ข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานอื่นในส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ มาปฏิบัติงานในสำนักงานเป็นการชั่วคราวได้ ทั้งนี้ เมื่อได้รับอนุญาตจากผู้บังคับบัญชาหรือนายจ้างของผู้นั้น



ให้ถือว่าข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ หรือผู้ปฏิบัติงานอื่น ที่ได้รับอนุมัติให้มาปฏิบัติงาน เป็นพนักงานและลูกจ้างของสำนักงานตามวรรคหนึ่ง เป็นการได้รับอนุญาตให้ออกจากราชการ หรือออกจากงานไปปฏิบัติงานใด ๆ และให้นับระยะเวลาระหว่างที่มาปฏิบัติงานในสำนักงานสำหรับคำนวณ บำเหน็จบำนาญหรือผลประโยชน์ตอบแทนอย่างอื่นทำนองเดียวกันเสมือนอยู่ปฏิบัติราชการหรือปฏิบัติงาน เต็มเวลาดังกล่าว แล้วแต่กรณี

เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่มาปฏิบัติงานในสำนักงาน ให้บุคคลตามวรรคหนึ่งได้รับการบรรจุและแต่งตั้ง ให้ดำรงตำแหน่งและรับเงินเดือนในส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานอื่นของรัฐในสังกัดเดิม ในระดับตำแหน่งที่ไม่ต่ำกว่าระดับตำแหน่งเดิม

#### หมวด ๒

#### การควบคุมและกำกับดูแลเกี่ยวกับการบินพลเรือน

มาตรา ๓๗ ในการกำกับดูแลการการบินพลเรือนและควบคุมกิจการการบินพลเรือน ให้สำนักงาน มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) ออกข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบและคำสั่ง เพื่อกำหนดคุณสมบัติ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข มาตรฐานและแนวปฏิบัติในเรื่องดังต่อไปนี้ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่เป็นปัจจุบัน และทันต่อเหตุการณ์

- (ก) ผู้ประจำหน้าที่
- (ข) กฎจราจรทางอากาศ
- (ค) กฎการปฏิบัติการบิน
- (ง) การใช้น้ำมันฟ้า
- (จ) อุตุนิยมวิทยาการบิน
- (ฉ) แผนภูมิการบิน
- (ช) หน่วยมิติในการสื่อสารระหว่างอากาศกับพื้นดิน
- (ซ) การดำเนินบริการเดินอากาศ
- (ฌ) เครื่องหมายสัญญาณและเครื่องหมายการจดทะเบียนของอากาศยาน
- (ญ) ความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน
- (ฎ) การอำนวยความสะดวกของการขนส่งทางอากาศ
- (ฏ) การสื่อสารทางไกลสำหรับการเดินอากาศ
- (ฐ) บริการจราจรทางอากาศ
- (ฑ) การจัดตั้งและการดำเนินงานสนามบิน

- (ม) การบริการข่าวสารการบิน
- (ณ) การรักษาสิ่งแวดลอม
- (ด) การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน
- (ค) การขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ
- (ฉ) การบริหารจัดการความปลอดภัย
- (ท) ด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน

(๒) กำกับดูแล ควบคุม ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผล การปฏิบัติในเรื่องทั้งปวงที่เกี่ยวกับการบินพลเรือนเพื่อให้มั่นใจว่าอากาศยานและผู้ที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อบังคับตาม (๑) ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับ ตลอดจนหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และแนวทางปฏิบัติที่กำหนดไว้ตาม (๑)

(๓) เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตาม (๒) นอกจากอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศให้ผู้อำนวยการและพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ผู้อำนวยการมอบหมายมีอำนาจเรียกบุคคลใด ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มาชี้แจงหรือส่งเอกสารหลักฐานมาประกอบการพิจารณา และมีอำนาจเข้าไปในสถานที่ใด ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบได้ แต่ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเข้าไปในสถานที่ใด ๆ นอกเวลาทำการ ต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองก่อนหรือได้แจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองทราบล่วงหน้าเป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกชั่วโมงแล้ว รวมทั้งมีอำนาจเข้าไปในหรือขึ้นไปกับอากาศยานในระหว่างเวลาใด ๆ ที่อากาศยานนั้นจอดอยู่หรือทำการบิน

มาตรา ๓๘ ในการกำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจการการบินพลเรือนในด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ อย่างน้อยสำนักงานต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) กำกับดูแลและตรวจสอบการกำหนดราคาและการจัดเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมสำหรับอากาศยานขนส่งของผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการการเดินอากาศให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนด

(๒) กำกับดูแลและตรวจสอบการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดของผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามอัตราและเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติ

(๓) กำกับดูแลและตรวจสอบการเรียกเก็บค่าบริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศให้เป็นไปตามอัตราและเงื่อนไขที่ได้รับอนุมัติ

(๔) กำกับดูแล ตรวจสอบ และติดตาม การประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการการเดินอากาศให้ปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ ระเบียบ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

(๕) เสนอแนะต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการจัดสรรสิทธิการบินและการอนุญาตการบินแก่อากาศยานและสายการบินของไทยและต่างประเทศ

## หมวด ๓

## ค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือน

มาตรา ๓๙ นอกจากค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศแล้ว ให้สำนักงานมีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือน ดังต่อไปนี้

(๑) ค่าธรรมเนียมการทำการบินที่เรียกเก็บจากผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ทำการบินขึ้นลง ณ สนามบินสาธารณะใด ๆ ในประเทศ ตามอัตราที่สำนักงานกำหนด

(๒) ค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศที่เรียกเก็บจากผู้ดำเนินการเดินอากาศ โดยคำนวณจากผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามายังหรือออกไปจากประเทศ ตามอัตราที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๓) ค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เรียกเก็บจากผู้ดำเนินการเดินอากาศที่รับขนส่งสินค้าทางอากาศจากสนามบินสาธารณะใด ๆ ในประเทศ โดยคำนวณจากราคาค่าส่งที่ระบุในใบตราส่งสินค้าทางอากาศตามอัตราที่สำนักงานประกาศกำหนด

(๔) ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้ให้บริการหรือผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ณ จุดให้บริการใด ๆ ในประเทศ ตามอัตราร้อยละต่อลิตรที่สำนักงานประกาศกำหนด

อัตราที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๔๐ ให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศและผู้ให้บริการหรือผู้จำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน มีหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียมที่กำหนดตามมาตรา ๓๙ และนำส่งเงินค่าธรรมเนียมดังกล่าวภายในระยะเวลา และตามวิธีการที่กำหนดไว้ในประกาศกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม

มาตรา ๔๑ ผู้มีหน้าที่นำส่งเงินค่าธรรมเนียมตามมาตรา ๔๐ ไม่นำส่งค่าธรรมเนียมให้ครบถ้วน ถูกต้องตามมาตรา ๓๙ ต้องเสียเงินเพิ่มในอัตราร้อยละสองต่อเดือนของค่าธรรมเนียมกำกับการบินพลเรือน ที่ตนไม่ได้นำส่งหรือนำส่งไม่ครบ เศษของเดือนให้นับเป็นหนึ่งเดือน

## หมวด ๔

## ความสัมพันธ์กับรัฐบาล

มาตรา ๔๒ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจกำกับดูแลให้สำนักงานดำเนินการตามกฎหมายและนโยบาย และแผนที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ เพื่อการนี้ รัฐมนตรี มีอำนาจเรียกประธานกรรมการ กรรมการ และผู้อำนวยการ มาชี้แจงข้อเท็จจริงแสดงความคิดเห็น หรือทำรายงานเสนอ และมีอำนาจสั่งยับยั้งการกระทำของสำนักงานหรือผู้อำนวยการที่เห็นว่าขัดต่อนโยบาย หรือแผนดังกล่าว

ให้คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจกำกับการดำเนินงานของสำนักงานและผู้อำนวยการ ให้ดำเนินงานให้ทันต่อเหตุการณ์และถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมายและตามอนุสัญญาตามกฎหมายว่าด้วย

การเดินทางอากาศและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ในการนี้ จะสั่งให้ผู้อำนวยความสะดวกชี้แจงข้อเท็จจริง หรือปรับปรุงแก้ไข หรือระงับการกระทำใด ที่เป็นไปโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือกฎข้อบังคับหรืออนุสัญญาได้

มาตรา ๔๓ ในกรณีที่สำนักงานจะต้องเสนอเรื่องไปยังคณะรัฐมนตรีตามพระราชกำหนดนี้ ให้คณะกรรมการนำเรื่องเสนอรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อไปยังคณะรัฐมนตรี

#### หมวด ๕

#### การตรวจสอบและการบัญชี

มาตรา ๔๔ ให้สำนักงานวางและถือไว้ซึ่งระบบการบัญชีที่เหมาะสมแก่กิจการและเป็นไปตามหลักสากลและสอดคล้องกับระบบการบัญชีที่กระทรวงการคลังได้วางไว้

มาตรา ๔๕ ให้สำนักงานจัดให้มีการตรวจสอบภายในโดยผู้ตรวจสอบภายในเป็นประจำ และรายงานผลการตรวจสอบโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ให้คณะกรรมการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนเป็นคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการตรวจสอบภายในต่อคณะกรรมการ

การพิจารณาความดีความชอบประจำปีของผู้ตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเสนอแนะ

มาตรา ๔๖ ให้สำนักงานจัดทำงบดุล งบการเงิน และบัญชีทำการ ของสำนักงานส่งผู้สอบบัญชี ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีทุกปี

มาตรา ๔๗ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบ เป็นผู้สอบบัญชีและประเมินผลการใช้จ่ายเงินและทรัพย์สินของสำนักงานในรอบปี แล้วทำรายงานผลการสอบบัญชีเสนอต่อคณะกรรมการภายในหนึ่งร้อยห้าสิบนับแต่วันสิ้นปีบัญชี เพื่อคณะกรรมการเสนอต่อรัฐมนตรีภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงานผลการสอบบัญชี

มาตรา ๔๘ ให้สำนักงานจัดทำรายงานการดำเนินงานประจำปีเสนอต่อคณะรัฐมนตรีภายในหนึ่งร้อยแปดสิบนับแต่วันสิ้นปีบัญชี และเผยแพร่รายงานนี้ต่อสาธารณชน

รายงานการดำเนินงานประจำปีตามวรรคหนึ่ง ให้แสดงรายละเอียดของงบการเงินที่ผู้สอบบัญชีให้ความเห็นแล้ว พร้อมทั้งผลการดำเนินงาน และอุปสรรคการดำเนินงานของสำนักงานในปีที่ล่วงมา รวมทั้งแนวทางการแก้ไข และแผนงานที่จะจัดทำในปีต่อไป

#### บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๙ ในวาระเริ่มแรกที่ยังไม่มีผู้อำนวยความสะดวก ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมแต่งตั้งผู้ที่มีความรู้ความสามารถให้ปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยความสะดวกจนกว่าจะมีผู้อำนวยความสะดวก

มาตรา ๕๐ ในวาระเริ่มแรก ให้ข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการของกรมการบินพลเรือน ดังต่อไปนี้ มาปฏิบัติงานของสำนักงานเป็นการชั่วคราว

- (๑) กองมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน
- (๒) กองมาตรฐานสนามบิน
- (๓) สำนักกำกับกิจการขนส่งทางอากาศ
- (๔) สำนักมาตรฐานการบิน ยกเว้นที่เกี่ยวกับงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและงานนิรภัย

การบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ

- (๕) สำนักส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะสั่งให้ข้าราชการ ลูกจ้าง หรือพนักงานราชการอื่นที่สังกัด กรมการบินพลเรือน นอกเหนือจากที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง มาปฏิบัติงานของสำนักงานเป็นการชั่วคราวด้วยก็ได้

ให้ผู้ที่มาปฏิบัติงานของสำนักงานตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ได้รับเงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทน สวัสดิการและประโยชน์ตอบแทนอย่างอื่นตามที่เคยได้รับอยู่ และให้นับเวลาที่มาปฏิบัติงานดังกล่าว เป็นเวลาราชการเพื่อประโยชน์ในการคำนวณบำเหน็จบำนาญ

มาตรา ๕๑ ข้าราชการ ลูกจ้างและพนักงานราชการสังกัดกรมการบินพลเรือนผู้ใดประสงค์ จะเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงาน ให้แสดงความจำนงเป็นหนังสือต่อผู้บังคับบัญชาภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ และเมื่อได้ผ่านการคัดเลือกหรือประเมินจากผู้อำนวยการตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด และได้รับการบรรจุเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานแล้ว ให้เป็นอัน ออกจากราชการ

ผู้ที่ออกจากราชการตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากราชการเพราะเลิกหรือยุบตำแหน่ง ตามกฎหมายว่าด้วยบำเหน็จบำนาญข้าราชการหรือกฎหมายว่าด้วยกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ หรือในกรณีเป็นลูกจ้างให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากงานเพราะทางราชการยุบตำแหน่งหรือทางราชการเลิกจ้าง โดยไม่มีความผิด และให้ได้รับบำเหน็จตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้าง

ข้าราชการ ลูกจ้าง หรือพนักงานราชการที่ดำรงตำแหน่งในสังกัดหน่วยงานตามมาตรา ๕๐ วรรคหนึ่ง ผู้ใดไม่ประสงค์จะไปเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงาน หรือไม่ได้รับการคัดเลือกหรือไม่ผ่านการประเมิน ตามวรรคหนึ่ง ถ้ามิได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งอื่นในกรมท่าอากาศยานหรือหน่วยงานอื่นในกระทรวงคมนาคม ให้ข้าราชการ ลูกจ้าง หรือพนักงานราชการดังกล่าวพ้นจากราชการเพราะเลิกหรือยุบตำแหน่ง

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับกับข้าราชการหรือผู้ที่มีข้อผูกพันต้องปฏิบัติงานในหน่วยงาน ที่ทางราชการกำหนด ในกรณีเช่นนั้น ให้ข้าราชการหรือผู้นั้นไปปฏิบัติหน้าที่ในส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ตามที่ปลัดกระทรวงคมนาคมกำหนด โดยคำนึงถึงวิชาความรู้ที่ผู้นั้นมีอยู่ และในกรณีที่ผู้นั้นถูกสั่งให้ไป ปฏิบัติหน้าที่ในหน่วยงานของรัฐที่มีใช้ส่วนราชการ อันเป็นเหตุให้ต้องออกจากราชการ ให้นำความในวรรคสอง มาใช้บังคับกับบุคคลดังกล่าวโดยอนุโลม

การบรรจุและแต่งตั้งข้าราชการตามมาตรา นี้ ให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากราชการเพราะเลิกหรือยุบตำแหน่งตามกฎหมายว่าด้วยบำเหน็จบำนาญข้าราชการหรือกฎหมายว่าด้วยกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ

การบรรจุและแต่งตั้งลูกจ้างตามมาตรา นี้ ให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากงานเพราะทางราชการยุบตำแหน่งหรือทางราชการเลิกจ้างโดยไม่มีความผิด และให้ได้รับบำเหน็จตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้าง

มาตรา ๕๒ ให้โอนงบประมาณของกรมการbinพลเรือนในส่วนที่เป็นเงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทน และสิทธิประโยชน์ของข้าราชการ ลูกจ้าง และพนักงานราชการที่ได้รับการบรรจุเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานตามมาตรา ๕๐ มาเป็นส่วนหนึ่งของเงินทุนประเดิมของสำนักงานตามพระราชกำหนดนี้ เพื่อใช้จ่ายเป็นค่าจ้าง ค่าตอบแทน สวัสดิการและสิทธิประโยชน์อื่นของพนักงานหรือลูกจ้างดังกล่าว

ให้โอนเงินงบประมาณและทรัพย์สินอื่นของกรมการbinพลเรือนนอกจากที่กำหนดในวรรคหนึ่ง ในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการกิจที่โอนมาเป็นของสำนักงานตามพระราชกำหนดนี้ ไปเป็นของสำนักงาน ทั้งนี้ ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ  
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา  
นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกำหนดฉบับนี้ คือ จากการที่ประเทศไทยได้รับการตรวจสอบติดตามการดำเนินการภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program ; USOAP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้เปลี่ยนวิธีการตรวจสอบจากเดิมในปี พ.ศ. ๒๕๓๙ ที่ใช้วิธีการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติระหว่างประเทศ (SARPs) เฉพาะในภาคผนวกที่ ๑ ภาคผนวกที่ ๖ และภาคผนวกที่ ๘ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ ที่ใช้วิธีการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติระหว่างประเทศในทุกภาคผนวกที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย (All Safety-related annex) มาเป็นวิธีการตรวจสอบแบบเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง (Continuous Monitoring Approach ; CMA) ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็นต้นมา ซึ่งการตรวจสอบดังกล่าวปรากฏผลของการขาดประสิทธิภาพในการดำเนินการ (Lack of Effective Implementation ; LEI) ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนที่สำคัญรวม ๘ ด้าน ซึ่งมีผลทำให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ประกาศการพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) ของประเทศไทย และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ประกาศในวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๘ ไม่เห็นชอบกับแผนแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวที่ประเทศไทยได้จัดทำเสนอด้วยเหตุนี้ จึงเป็นกรณีที่มีความจำเป็นรีบด่วนเพื่อมิให้ผลของการประกาศพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยข้างต้นส่งผลต่อการถูกปรับลดระดับมาตรฐานการบินพลเรือนของประเทศไทยจากองค์การบริหารการบินอื่น รวมถึงการพิจารณาสิทธิการบินและการทำการบินของไทย อันจะส่งผลเสียหายอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบต่อประโยชน์และความปลอดภัยสาธารณะ และความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ และต้องปรับปรุงรูปแบบ โครงสร้าง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมทั้งให้เป็นไปตามข้อกำหนดและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชกำหนดนี้



## "การตราพระราชบัญญัติของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ"

"พระมหากษัตริย์ทรงตราพระราชบัญญัติโดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติจะเสนอได้ก็แต่โดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติร่วมกันจำนวนไม่น้อยกว่า ยี่สิบห้าคน หรือคณะรัฐมนตรี หรือสภาปฏิรูปแห่งชาติตามมาตรา ๓๑ วรคสอง แต่ร่างพระราชบัญญัติ เกี่ยวตัวกับการเงินจะเสนอได้ก็แต่โดยคณะรัฐมนตรี

ร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการเงินตามวรรคสอง หมายความว่าร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการตั้งขึ้น ยกเลิก ลด เปลี่ยนแปลง แก้ไข ผ่อน หรือวางระเบียบการบังคับอันเกี่ยวกับภาษีหรืออากร การจัดสรร รับ รักษา หรือจ่ายเงินแผ่นดิน หรือการโอนงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน การกู้เงิน การค้ำประกัน หรือการใช้จ่ายเงินกู้ หรือการดำเนินการที่ผูกพันทรัพย์สินของรัฐ หรือเงินตรา

ในกรณีเป็นที่สงสัยว่าร่างพระราชบัญญัติที่เสนอต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นร่างพระราชบัญญัติ เกี่ยวตัวกับการเงินหรือไม่ ให้ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นผู้วินิจฉัย

ร่างพระราชบัญญัติที่เสนอโดยสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติหรือสภาปฏิรูปแห่งชาตินั้น คณะรัฐมนตรีอาจขอรับไปพิจารณาก่อนสภานิติบัญญัติแห่งชาติจะรับหลักการก็ได้

การตราพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญให้กระทำโดยวิธีการที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ แต่การเสนอร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ให้กระทำโดยคณะรัฐมนตรีหรือผู้รักษาการตาม พระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้น"

(บทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๕๗, มาตรา ๑๔)